

## Hatásvizsgálati Tanulmány

### MEZŐHEGYES

4444 jelű Gyula – Battonya – Mezőhegyes összekötő út és a  
4434 jelű Gyula – Pitvaros - Makói összekötő utak csomópontja



Forrás: Aranypeták Kft.

Készítette: Aranypeták Kft.

Kutatásvezető: Szelei Antónia

Egyéb munkatársak: Dobrocsi Tamás, Simon Gábor, Kokas Enikő, Roszkopf András

2021

Jelen tanulmány tartalma nem feltétlenül tükrözi az Európai Unió hivatalos álláspontját.

## Tartalom

Vezetői összefoglaló .....	3
1. Bevezetés és a fejlesztési javaslat készítésének ismertetése.....	5
2. Fogalommeghatározások .....	7
3. A projekt háttérének bemutatása .....	10
3.1. Jelenlegi infrastruktúra .....	10
3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása.....	15
3.3 Gazdasági környezet .....	17
3.4. Társadalmi környezet .....	26
3.5. Környezeti alapadatok .....	30
4. Fejlesztési igény megalapozása.....	33
4.1. Helyzetértékelés .....	33
4.2. Kereslet-kínálat elemzés .....	35
4.3.Célcsoport bemutatása.....	36
4.4. Korlátozó tényezők felmérése.....	37
5. Helyzetértékelés, konklúziók .....	42
6. Fejlesztési javaslatok.....	43
7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások.....	47
7.1. Gazdasági hatások.....	47
7.2. Társadalmi hatások.....	47
7.3. Környezeti hatások.....	48
7.4. Határon átnyúló hatások .....	49
7.5. Szinergia.....	50
7.6. Várható eredmények.....	51
7.7. Horizontális szempontok érvényesítése .....	51
7.8. Módszertan.....	51
Irodalomjegyzék.....	53
Mellékletek.....	56

## Vezetői összefoglaló

A tanulmány célja a 4444 jelű Gyula – Battonya – Mezőhegyes összekötő út és a 4434 jelű Gyula – Pitvaros – Makó összekötő út csomópontjába tervezett körforgalom hatásainak bemutatása.

Mezőhegyes földrajzi elhelyezkedése miatt periférikus helyen található az országban, ami többek között a közúti közlekedési ellátottságán is jól látszik. A város közigazgatási területét nem érinti országos jelentőségű főút, csupán összekötő utakkal kapcsolódik a szomszédos településekhez. Közösségi közlekedési ellátottságán is tetten érhető periférikus helyzete, mind vasúton, mind autóbusszal nehézkes innen a megyeszékhely megközelítése. A tranzitforgalom a közeli határátkelő miatt a településen megy keresztül. Ugyan volumene nem jelentős, de az útvonala érinti a jelen tervezési területet, így a közlekedésbiztonság fokozása kiemelten fontos.

Mezőhegyes társadalmi-gazdasági mutatóira hatással van periférikus elhelyezkedése, az általános természetes fogyás mellett, a lehetőségek szűk köre miatt az elvándorlás nagymértékben van jelen. A gazdasága elsősorban mezőgazdaságra, erdőgazdaságra épül, nagyfoglalkoztató nincs jelen a településen, a KKV szektor dominál. A turizmus lehetőségei kiaknázatlanok, ennek lenyomatát hordozza a települési szinten elérhető turisztikai szolgáltatások mennyisége és minősége. Mindezek együttes hatása okán Mezőhegyes a halmozottan hátrányos besorolású kistérségek közé tartozik.

A fejlesztés célcsoportjainak elemzése során meghatározhatóvá vált az érdekeltek köre, akik egyrészt a külső érdekeltek (a környező települések lakossága, turisták, külső gazdasági szereplők, a megyei önkormányzat), valamint belső érdekeltek (a helyi lakosság, helyi gazdasági szereplők, illetve a települési önkormányzat).

A helyi és a megyei településfejlesztési koncepcióban foglaltakat támogatja és az ott leírt célok teljesüléséhez hozzájárul a tervezett fejlesztés. Önmagában a közlekedésfejlesztési célú beavatkozás nem tudja elérni ezeket a célokat, azonban minden lényeges területen kifejti pozitív hatásait. Közvetlen hatásként emelendő ki a forgalombiztonság, valamint az egyes célpontok megközelíthetőségének javulása, közvetett hatásként pedig a turizmus, illetve a gazdaság fejlődéséhez járulhat hozzá.

Gazdasági szempontból a jobb minőségű utak javítják az elérhetőséget, vonzóbbá téve a helyi vállalkozások fejlesztését, legyen szó a mezőgazdaságról, a feldolgozóiparról, vagy akár a turizmusról. Társadalmi szempontból beszélhetünk regionális és lokális hatásról. Regionális szempontból az elérhetőség javítása segíti az itt élők mobilitását, a két ország közötti kapcsolatok erősítését. A helyi igényeket tekintve, a közlekedési csomóponttal szembeni társadalmi elvárás a kevesebb baleset, gyorsabb átkelés a csomóponton, biztonságosabb kerékpáros, motoros, személy-, teher- és mezőgazdasági jármű forgalom.

Kutatásunk nem a 314/2005. (XII. 25.) Kormányrendelet hatására készült, mely az egységes környezethasználati engedélyezési eljárást szabályozza. (314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet) Hatásvizsgálati tanulmányunk hatásvizsgálat, mely a fejlesztésnek az érintett célcsoport számára történő hasznosságát igyekszik alátámasztani. Bemutatjuk továbbá a térségben

megjelenő hatásokat, illetve tendenciákat, melyek segíthetnek annak eldöntésében, hogy milyen forgalomtechnikai eszköz kialakítása a legideálisabb az adott közlekedési helyzetben.

## 1. Bevezetés és a fejlesztési javaslat készítésének ismertetése

Békés megye a Dél-Alföldi Régió része, az ország délkeleti részén helyezkedik el. Északról Jász-Nagykun-Szolnok és Hajdú-Bihar megyék, nyugatról Csongrád-Csanád megye, keletről pedig a szomszédos Románia határolja.

Országos közúthálózati szempontból periférikus helyen található, autópálya nem érinti a megyét, a hálózati kapcsolatait a 44-es, 46-os és 47-es számú országos főutak adják. Mind nemzetközi, mind pedig belföldi vasúti törzshálózati elem érinti.

A gyorsforgalmi országos közúthálózatba az M44 autót kapcsolja be a megyét, melynek első 62 km-es szakaszát Tiszakürt és Kondoros között 2019-ben adták át, a teljes autót végző átadása Kecskemétiig 2022-ben várható.

Határátkelőket tekintve egy főúton, egy nemzetközi vasúton, több mellékúton található, biztosítva a belépést Románia területére. Légiközlekedés szempontjából ugyan a békéscsabai repülőtér fejlesztésére lenne lehetőség, azonban a regionális szerepű temesvári légikikötő miatt a lehetőségek igen szűkösek Békéscsaba számára. (Békés Megyei Önkormányzat, 2011)

Komoly természeti erőforrásként van jelen a megyében a termál- és gyógyvíz, ugyanis az Alföld dél-keleti részén akár 70 Celsius fok feletti hévizek is előfordulnak, melyek a felszín alatt Románia területére is átnyúlnak. Ezen természeti kincsek kiaknázására épült, méltán híres fürdők található Gyula, Gyomaendrőd, Békéscsaba, Békés, Tótkomlós, Füzesgyarmat, Orosháza településeken. További kiemelkedő természeti értéke Békés megyének a termőföld kiváló minősége, ugyanis a Körös-Maros köze egyike Magyarországnak legkiválóbb adottságú mezőgazdasági területeinek. A termőterületek a talajadottságoknak köszönhetően jellemzően szántóként vannak hasznosítva, így ezek aránya kiemelkedő a megyében, ahol elsősorban takarmánynövényeket, gabonaféléket, valamint egyéb szántóföldi kultúrákat termesztenek, komoly gazdasági potenciált biztosítva. (Békés Megyei Önkormányzat, 2011)

### **Az anyag célja, rövid felépítése**

Az általunk készített hatásvizsgálat célja az, hogy az infrastruktúra minőségének javítása, a regionális mobilitás, illetve az összekapcsolhatóság, az átjárhatóság és a hozzáférhetőség növelése érdekében a fejlesztéssel érintett települések vonatkozásában bemutassa a jelenlegi helyzetet és feltárja a várható gazdasági, társadalmi és környezeti hatásokat. További cél, hogy a tanulmány bemutassa a fejlesztéssel érintett út/csomópont tervezésének szükségességét, elemezze azok jövőbeni hatásait.

Munkánk során igyekeztünk figyelembe venni a feltárható adatbázisok segítségével minden olyan információt, mely a közlekedési csomópont fejlesztésével kapcsolatban hatást gyakorolhat. Megjelentek gazdasági, társadalmi, turisztikai-idegenforgalmi, demográfiai, környezeti és baleseti szempontok is.



Tanulmányunkat azoknak a legfontosabb fogalmaknak a tisztázásával, meghatározásával kezdtük, melyek elengedhetetlenül szükségesek ahhoz, hogy a szakértők számára egyértelműek legyenek anyagunk keretei és megfogalmazásai. E fogalmak többsége a környezet egyes elemeihez, a környezetterhelés köréhez kapcsolódnak. A csomópont megépülése nem csupán a környezettel kapcsolatos hatásokat vizsgálja, hanem a gazdasági, társadalmi folyamatokra történő kihatását is, így térség- és területfejlesztési fogalmak is szerepelnek meghatározásaink között.

A projekt háttérének bemutatása fejezetben kifejtjük azokat a meglévő infrastrukturális elemeket, fejlesztés alatt lévő folyamatokat, melyek hatással lehetnek a csomópont esetleges kialakítására. Így meghatározzuk az integrált városfejlesztési stratégiákban megjelenő fejlesztési irányokat, valamint a megyei koncepciók és településfejlesztési koncepciók jövőbeli irányait is. A gazdasági környezet magában foglalja a cégek, vállalkozások, mezőgazdasági termelők iránti elvárásokat, míg a társadalmi környezet kapcsán főként a lakosság mobilitási igényei jelennek meg a környező települések, térségi csomópontok felé. E mellett természetesen a környezeti hatásokat vizsgálva kitekintünk a meglévő természeti környezetre (talaj, víz, levegő) történő kihatásokra is. Ezt a részt helyzetértékeléssel és konklúzióval, fejlesztési javaslatokkal zárjuk.

A hatáselemzés a tervezett közúti beruházásokkal szemben elvárt hatások és eredmények jövőbeli potenciálját igyekszik bemutatni. A beruházásnak meg kell felelnie a dokumentumban bemutatott társadalmi-gazdasági-környezeti folyamatok által támasztott igényeknek. Bemutatjuk a TEN-T útvonalakkal kapcsolatos illeszkedését, a regionális programok (INTERREG) fejlesztése nyomán meghatározott hatásokat és az egyéb szinergiákat. A trendelemzés 2050-ig vizsgálja a folyamatokat, amik definiálják azokat az igényeket, amiknek a jövőben eleget kell tennie a beruházásnak.

Végezetül kifejtjük a módszertanunk (adatelemzés, trendelemzés, kockázatelemzés módszertanát stb.), melyet felhasználtunk a fejlesztési javaslatunkhoz, végül a hivatkozásainkkal és irodalomjegyzékünkkel zárjuk kutatásunkat.

## 2. Fogalommeghatározások

**Célcsoport:** „A célcsoport a fogyasztók, felhasználók azon csoportja, akiket a vállalkozás, termék vagy szolgáltatás, mint vásárlót, ügyfelet, igénybe vevőt elképzel, és akihez aktivitásait igazítja.” (Ujvári, 2013)

**Hatásterület:** Olyan terület, melyen az adott tevékenység nyomán változás áll be a környezeti elemek, rendszerek állapotában, mely lehet kedvező vagy kedvezőtlen. (Barótfi, Környezettechnika, 2021)

**Integrált településfejlesztési stratégia:** „a településfejlesztési koncepcióban foglalt környezeti, társadalmi és gazdasági célok megvalósítását egyidejűleg szolgáló középhávú fejlesztési program” [1997. évi LXXVIII. tv. 2. § 12. pont]. „A rendelkezésre álló és bevonható források ismeretében meghatározza a településfejlesztési koncepcióban meghatározott célok megvalósítását egyidejűleg szolgáló beavatkozásokat, programokat, továbbá a megvalósítás eszközeit és nyomon követését” [1997. évi LXXVIII. tv. 9/A. § (2) bek.] (Építési jog, 2013)

**Környezeti fenntarthatóság:** „A fenntartható fejlődés olyan fejlődés, amely kielégíti a jelen szükségleteit, anélkül, hogy veszélyeztetné a jövőnemzedékek esélyét arra, hogy ők is kielégíthessék szükségleteiket”. (ESZA, 2005) (ENSZ, 1987)

**Környezeti hatás:** Állapotváltozás, melynek mérhető következményei vannak az emberre, növény- és állatvilágra és egyéb természeti erőforrásra nézve. (Barótfi, Környezettechnika, 2021)

**Környezeti hatástanulmány (KHT):** A hatástanulmányok a környezeti hatásvizsgálat során elkészített olyan anyagok, melyek tartalmazzák a szükséges információkat és a környezeti hatásvizsgálat eredményeit, szakértői munkacsoportok készítik. (Barótfi, Környezettechnika, 2021)

**Környezeti hatásvizsgálat (KHV):** „Eljárás melynek célja, hogy egy megvalósítani kívánt tervezet, létesítmény, beruházás, eljárás vagy tevékenység tényleges megvalósításának megkezdése előtt annak várható környezeti hatásait felmérje, azokat lehetőség szerint meghatározza, értékelje és annak alapján befolyásoló tényezője legyen a megvalósítás engedélyezéséhez való döntésnek.” (Barótfi, Környezettechnika, 2021)

**Környezetkárosodás:** A környezet egy elemének változása, szennyezése, mely eredményeképp a korábbi állapot nagy beavatkozással vagy nem állítható helyre és negatívan érinti az élővilágot. (Barótfi, Környezettechnika, 2021)

**Környezetre gyakorolt hatás:** „A környezetben környezetterhelés, illetőleg a környezet igénybevétele következtében bekövetkező változás.” (Barótfi, Környezettechnika, 2021)

**Környeztkárosodás:** A környezet egy elemének változása, szennyezése, mely eredményeképp a korábbi állapot nagy beavatkozással vagy nem állítható helyre és negatívan érinti az élővilágot. (Barótfi, Környezettechnika, 2021)

**Szinergia:** több elem vagy tényező nyomán jobb eredmény jön létre, mintha külön vennének részt ezek az elemek a folyamatban. (HRporta, 2021)

**Település:** Egy meghatározott területen lévő, művi (épített) és természeti elemekből álló együttes, melynek fő funkciója, hogy az emberek számára lakóhelyként és egyéb tevékenységek helyeként szolgáljon. (Lechner Nonprofit Kft., 2021)

**Településfejlesztés:** olyan komplex tevékenység, amelynek a célja a település működőképességének fenntartása, melyben hosszú távon figyelembe kell venni a lakosság életfeltételeit, környezeti viszonyait, társadalmi folyamatait és célja ezek gyarapodása. (László & Pap, 2007)

**Településfejlesztési koncepció (TK):** Olyan dokumentum, mely megalapozza a településrendezési tervet és egyéb önkormányzati fejlesztéseket. Tartalmaz a társadalmi, gazdasági, műszaki és környezetvédelmi fejlesztéseket is. Olyan tevékenységek összessége, melyek segítik a lakosság életminőségének, gazdaságának, környezeti állapotának fejlődését és meghatározza 15-20 évre a fejlődési irányokat. (Lechner Tudásközpont, 2021)

**TEN (Trans-European Networks - Transzeurópai Hálózatok):** a Maastrichti Szerződésben lefektetett transzeurópai hálózatok programja három ágazatot foglal magába: az energia, a távközlés és a közlekedés területét. A megfogalmazott fejlesztéseket az Európai Unió és az érintett állam – esetleg magántőke – finanszírozza. (Lechner Nonprofit Kft., 2021)

**Természeti kockázat / Természeti veszély / Természeti katasztrófa:** „Számos természeti esemény hordoz magában kockázatot az életre, az épített és természeti környezetre nézve, mivel veszélyezteteti az emberek és állatok életét és komoly károkat okozhat a településekben. Éppen ezért az emberi településeket, amennyire csak lehet, el kell látni a megfelelő, természeti kockázatokkal szembeni védelemmel. Az intenzitásuknak, hatásuknak és kártételüknek megfelelően, ezek a természeti események (vagy veszélyek) természeti katasztrófának is minősülhetnek. Egy természeti katasztrófa éppen ezért a természeti veszély és az emberi aktivitás együttes meglétéből következik. A legfőbb természeti veszélyek: lavinák, aszályok, földrengések, árvizek, földcsuszamlások, vulkánkitörések, cunamik, tornádók, forgószelek, futótűzek stb..” (Lechner Nonprofit Kft., 2021) (Council of Europe, 2007)

**Térségfejlesztés:** A területfejlesztés egy része, melynek célja egy konkrét térség vagy egység fejlesztése. E kisebb terület lehet régió, megye, járás, stb. (Wolters Kluwer, 1996) (Wolters Kluwer, 2005)

**Területfejlesztési program:** A területfejlesztési program (TP-t) a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény 5. § n) pontja értelmében a területfejlesztési koncepció alapján kidolgozott középtávú cselekvési terv. Ez lehet stratégiai és operatív



program, de mindkettő tartalmaz célokat és eszközöket a megadott időtávra, a programok ütemezést és felelősöket is. (Botka, Pét, Szilágyi, Salamin, & Radvánszki, 2009)

### 3. A projekt háttérének bemutatása

#### 3.1. Jelenlegi infrastruktúra

Mezőhegyes a Dél-Alföldi régióban található, Békés megyében. A megye közlekedési infrastruktúráját alakította annak településhálózata. Szerkezete kiegyensúlyozott, megtalálhatók benne közepes- és nagyvárosok egyaránt, azonban a régión belül csak Szeged és Kecskemét rendelkezik 100 ezer főnél több lakossal, a másik két megyei jogú város, Hódmezővásárhely és Békéscsaba lakossága 50-70 ezer fő közé esik. A négy megyei jogállású város, mint térségi központok agglomeráló hatása különböző mértékben, de érzékelhető, vonzáskörzetük nem áll meg az országhatárnál.

Mezőhegyes városi jogállású, területét tekintve negyedik, lakónépségét tekintve pedig hetedik a megyei rangsorban. A megyén belül periférikus az elhelyezkedése, a román határ, valamint Békés és Csongrád-Csanád megye határa közelében fekszik, vagy másképpen, a Békéscsaba, Szeged és Arad alkotta háromszög belsejében található. Közel fekszik a román határhoz, Arad alig fél órán belül megközelíthető. Periférikus, gyér településhálózat jellemzi környezetét, elhelyezkedése miatt szükségszerűen távol esik a városfejlődés hagyományos tengelyeitől, azonban alapvető városi funkciók megtalálhatók a település központi részén. Vonzása a szomszédos településeken túlra nem jellemző, intenzívebb, napi kapcsolata van Mezőkovácsháza, Battonya, Tótkomlós településekkel, valamint – magas szintű egészségügyi szolgáltatások igénybevétele miatt – Gyula városával. Tágabb környezetének, közúthálózatának minőségét jól leírja, hogy messze elkerüli minden főútvonal, így elérhetősége csak alsóbb rendű utakon biztosított. A szomszédos települések közül Csanádpalota nem érhető el közvetlenül, azt csak Pitvaros érintésével lehet elérni. Az elérhetőséget az úthálózat leromlott állapota is nehezíti. Ez ellen az Önkormányzat különböző források bevonásával lehetőségeihez mérten igyekszik tenni, a prioritás a nagyobb forgalmú gyűjtőút hálózat fejlesztése, modernizálása, valamint a lakóutcák biztonságának növelése.

A települést érintő forgalom jellege elsősorban célforgalom. Kis mértékben, a Románia felé tartó tranzit teherforgalom a közeli határállomás miatt az Orosháza – Tótkomlós – Battonya – országhatár útvonalon közlekedik, ezzel némileg terhelve a város belső úthálózatát. (Mezőhegyes Város Önkormányzata, 2020) (Békés Megyei Vállalkozási és Fejlesztési Nonprofit Kft., 2017) (Tér és Terület Bt., 2009)

#### A környező településekkel az alábbi országos közutak kötik össze

**„4427. jelű Orosháza - Mezőhegyes összekötő út:** A város és a közigazgatási területének egyik fontos útvonala, mely a Tótkomlós - Orosháza útvonalon a 47-es főúttal biztosít kapcsolatot.

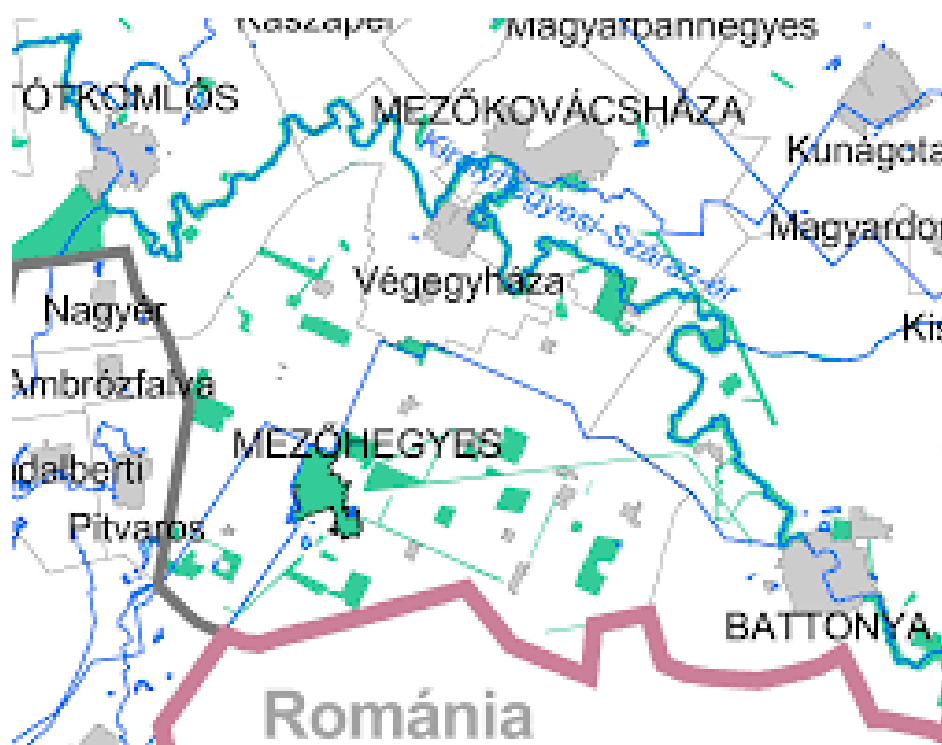
**4434. jelű Gyula - Pitvaros - Makó összekötő út:** Az ország DK - ÉK irányú határ menti térségeinek kapcsolatában meghatározó útvonal.

**4444. jelű Gyula - Battonya - Mezőhegyes összekötő út:** a 4434. jelű összekötő úttal hasonló szerepkörű hálózati jelentőségű.

A battonyai határátkelő közelsége miatt nemzetközi tranzitforgalom is terheli.

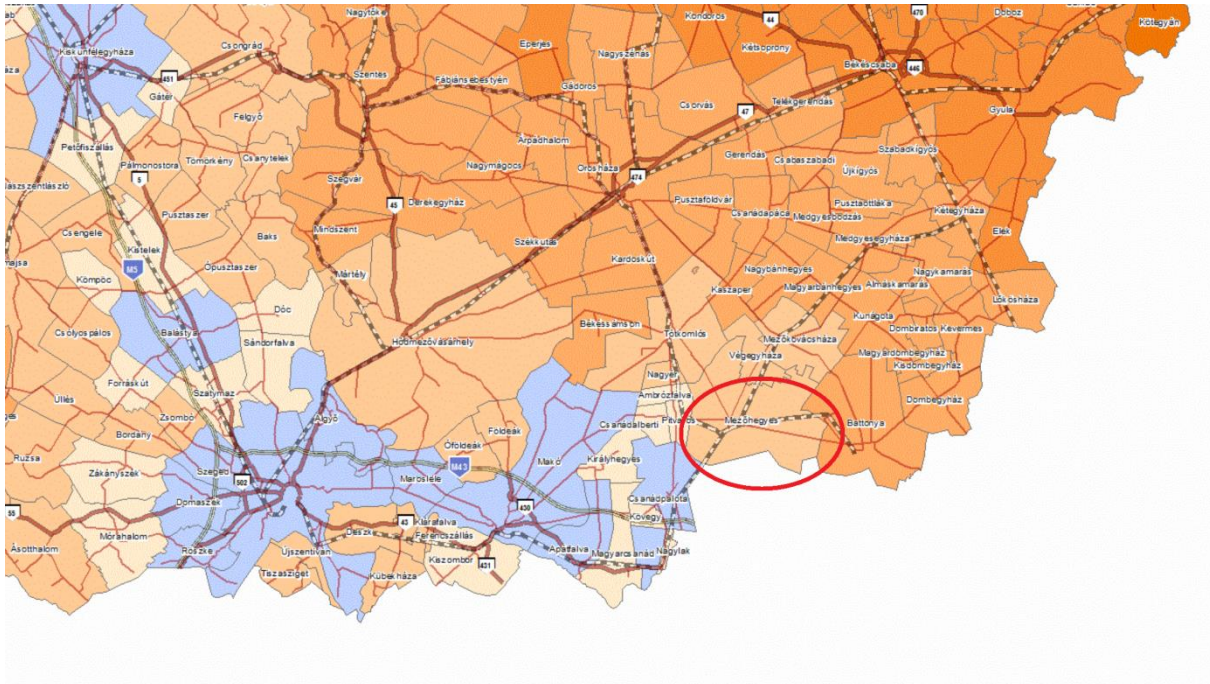
**44131. jelű Mezőhegyes - Csanádpalota összekötő út:** hálózati jelentőségű út, amely a meglévő földutak nyomvonalán halad.” (Mezőhegyes Város Önkormányzata, 2009)

1. ábra: Mezőhegyes és környező települései



Forrás: TEIR

## 2. ábra: Mezőhegyes elérési ideje az autópálya csomópontig



Forrás: TEIR

### Autóbusz közlekedés

A városból az összes környező település közvetlenül elérhető, azonban komoly hátrányt jelent, hogy a megyeszékhely, Békéscsaba csak átszállással érhető el. A megállóhelyi lefedettség elfogadható, 500 méteres gyaloglással mindenhol el lehet érni egy megállót. Ez alól kivételt képeznek a külterületen elhelyezkedő, gyéren lakott, szétszórt, kis lélekszámú majorságok. Mivel ezek nagy része kiépített úttal sem rendelkezik, ezért kiszolgálásuk nem csak gazdaságtalan lenne, de műszaki feltételei sem adóttak. A nagyobb majorok természetesen autóbuszsal megközelíthetők, ott, ahol megfelelő úthálózat rendelkezésre áll (Mezőhegyes Város Önkormányzata, 2009).

### Vasúti közlekedés

Az autóbusz közlekedéssel ellentétben vasúti szempontból Mezőhegyes jól ellátott településnek számít. A településen keresztezik egymást a 125-ös, Mezőtúr – Orosháza – Mezőhegyes – Battonya vasútvonal és a 121-es Újszeged – Mezőhegyes – Battonya – Kétegyháza vasútvonalak. E mellékvonalak kapcsolatot adnak az országos törzshálózathoz, valamint közvetlen elérhetőséget biztosítanak a megyeszékhely, Békéscsaba felé, igaz az alig 60 kilométeres utat másfél óra alatt teszik meg a szerelvények. A vasútállomás a település belterületének déli határánál található, elvágó szerepe nincs, azonban az északi településrészekről körülményesebb elérni. (Mezőhegyes Város Önkormányzata, 2009)

## Repülőtér

Ugyan a település külterületének déli részén található egy füves kifutópályával rendelkező mezőgazdasági repülőtér, azt jelenleg nem hasznosítják. (Mezőhegyes Város Önkormányzata, 2009)

A schengeni határok módosulásával az aradi repülőtér fél óra alatt megközelíthetővé vált a településről, így országon belüli helyzetéhez képest kimondottan jól kapcsolódik a nemzetközi légforgalomba. Országhatáron belül a megyeszékhelyen Békéscsabán, illetve Debrecenben található a legközelebbi kereskedelmi célú légikikötő, azonban a térségben továbbiak is találhatóak, Szegeden, illetve Romániában Aradon és Temesváron. A békéscsabai repülőtér korlátozott üzemű, csak maximálisan 6-800 km távolságba induló, légcsavaros repülőgépeket tud kiszolgálni. Szerepe az áruszállításban sürgősségi küldemények célba juttatása, személyszállításban kisméretű repülésekben lehet. A békéscsabai reptér főbb paraméterei az alábbiak:

- kifutója aszfalt, 1300x30 méter,
- kapacitása 3 kisméretű és egy nagy méretű egyidejűleg,
- fogadóképessége 50-60 utaslétszámú repülőgépek. (Békés Airport Kft., 2021)

## Kerékpáros közlekedés

Ugyan a település adottságai kiválóak a kerékpáros közlekedés számára, de a leromlott közúthálózat és a kerékpáros infrastruktúra folytonossági hiányai jelenleg még gátat szabnak a közlekedési mód széles körű elterjedésének. A fejlesztésének szükségességét az Önkormányzat mellett helyi vállalkozások is felismerték, mint például a Nemzeti Ménesbirtok és Tangazdaság Zrt., aminek kiemelt célja, hogy mind a munkavállalók, mind pedig az ide látogatók számára megközelíthető legyenek kerékpárral az üzemegységek, telephelyek. Kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztése történik a Mezőhegyes-megyehatár projekt keretében. (Nemzeti Ménesbirtok és Tangazdaság Zrt., 2020)

A fentiek mellett a már korábban említett, gyéren lakott majorságok biztonságos megközelíthetőségét, illetve az aktív turizmusban rejlő potenciál kiaknázását is elősegíti a kerékpáros infrastruktúra bővítése. (Selemoncsák, 2014)

## Gyalogos közlekedés

A belterületen – a biztonsági követelményeknek megfelelően - a gyalogos közlekedés a közúti közlekedéstől le van választva. A biztonságos gyalogos közlekedés feltételeit képviselt gyalogjárda és gyalogút hálózat szavatolja. (Tér és Terület Bt., 2009)

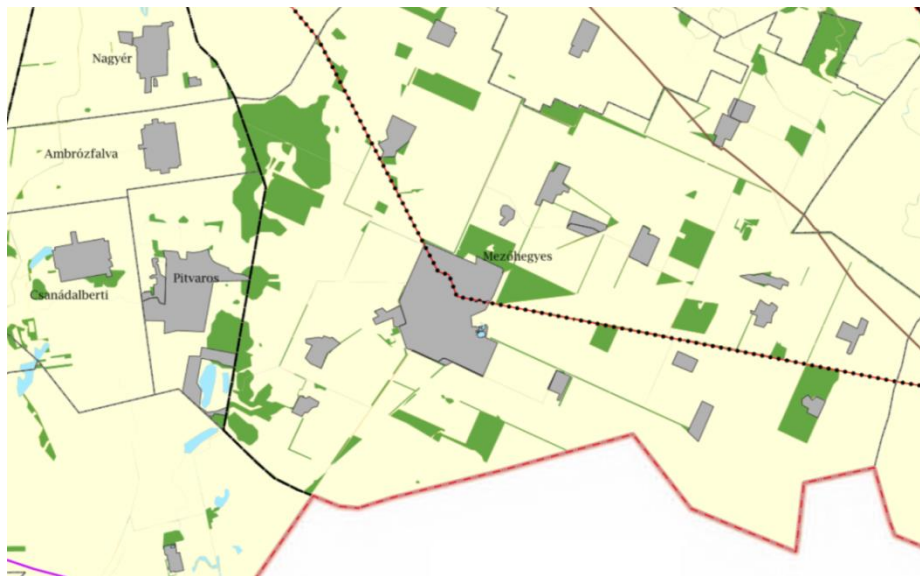
## Belső úthálózat

Mezőhegyes belső úthálózata felosztható országos közúthálózati és önkormányzati közúthálózati elemekre. Előbbiek a Magyar Közút Nonprofit Zrt. kezelésében vannak, hálózati szerepük szerint kivétel nélkül összekötő utak:

- 4427 (Orosháza – Tótkomlós – Mezőhegyes összekötő út)
- 4434 (Gyula – Pitvaros – Makó összekötő út)
- 4444 (Gyula – Battonya – Mezőhegyes összekötő út)

Ezen kívül szintén az országos közúthálózat része a 44329-es számú Mezőhegyes állomáshoz vezető út (Posta utca). Az országos hálózati elemek a város központjában keresztezik egymást a II. József körút Posta utca és Kossuth utca közé eső szakaszán, egyúttal a gyűjtőúti hálózat szerepét is viselik. Ezekon kívül jellemzően lakóutcák találhatók a településen. (Mezőhegyes Város Önkormányzata, 2009)

3. ábra: Országos Területrendezési Terv - Mezőhegyes



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

4. ábra: Közúti balesetek száma Mezőhegyesen 2019-ben

Járművek okozta összes baleset, 2019 (eset)	3,
Könnyű sérüléssel közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	2,
Közúti közlekedési baleset során könnyen sérült személy, 2019 (fő)	3,
Közúti közlekedési baleset során meghalt, megsérült személy, 2019 (fő)	4,
Közúti közlekedési baleset során súlyosan sérült személy, 2019 (fő)	1,



Lakott területen kívül történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	3,
Összes személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	3,
Súlyos sérüléses közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	1,
Személygépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)	3,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

A közúti közlekedésbiztonsági helyzet értékelése a regisztrált közlekedési balesetek számával és a balesetek súlyosságával határozható meg.

Lakott területen belül nem történt közúti közlekedési baleset 2019. év folyamán. Lakott területen kívül viszont 3 esetben történt ilyen sajnálatos esemény. Ezekben az esetekben mind a személyi (pl. figyelmetlenség), mind a közlekedési okok (közúti forgalom, közlekedési szabályok betartásának hiánya, úthibák stb.) szerepet játszottak. Mindenképp szükséges a közúti balesetek esélyét minimalizálni, és ezzel jelentősen csökkenteni a közúti balesetek számát.

### 3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása

Az Európai Unió 2014-2020-as időszakra megalkotott tematikus célkitűzéseivel összhangban alkották meg Mezőhegyes város célrendszerét úgy, hogy stratégiája illeszkedjen a hazai, regionális és térségi stratégiákhoz és jövőképekhez. A 2013-as Békés Megyei Területfejlesztési Konceptió, a 2014-es Területfejlesztési Program, illetve a Mezőkovácsházai járás részprogram mind alapjául szolgált a célok és stratégiák megalkotásához. A dokumentáció kiindulási alapja a város – még 2009-es - Területfejlesztési Konceptiója, de az ugyanekkor készült Integrált Városfejlesztési Stratégia javaslatai és a gyakorlatban való alkalmazás konklúziói mind beépítésre kerültek. (Békés Megyei Vállalkozási és Fejlesztési Nonprofit Kft., 2017)

A 60/2021. (V.17.) számú közgyűlés elnökének határozatával elfogadott Békés Megyei Területfejlesztési koncepcióban megfogalmazott célok összhangban vannak a város fejlesztési igényeivel is. Az agrárhagyományok megőrzése melletti térségfejlesztés és a helyben élők magas színvonalú életkörülményeinek biztosítását célozza meg a koncepció, ezáltal Békés megye jövőképe - hogy nemzetközileg is elérhető mintatérsséggé váljon – két átfogó és 4 stratégiai cél mentén kerül konkrét megfogalmazásra.

„Átfogó célok:

1. Békés megye népességmegtartó és népességvonzó képességének növelése a társadalmi adottságok, valamint a települési és környezeti feltételek javítása révén.
2. A foglalkoztatás javítása a Békés megyében, a gazdaság dinamizálásához szükséges komplex feltételrendszer megteremtésével

Stratégiai célok:

- *Fenntartható, a megye jövedelemtermelő képességét javító horizontális gazdaságfejlesztés*
- *A környezeti infrastruktúra átfogó, területileg kiegyensúlyozott fejlesztése*
- *A minőségi szolgáltatások elérhetőségének fejlesztése*
- *Társadalmi- és gazdasági kohézió erősítése a komplex programmal fejlesztendő járásokban” (EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft., 2021)*

A helyi és megyei stratégiák mellett egyes nemzeti szintű stratégiákhoz is illeszkedik a hatásvizsgálat tárgyát képező közlekedést érintő fejlesztési cél. Ezen nemzeti szintű stratégiák az alábbiak:

### **1. Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia 2014-2030**

A stratégia kiemelt alapelve, hogy új közlekedési infrastruktúrát nem lehet létesíteni a természeti területek és a termőtalaj kárára, illetve kerülendő az olyan gazdasági tevékenység ösztönzése, mely energia- és szállításiigényes. Ez a stratégia nevesített társadalmi célja is, és a stratégia alapelve is, amely sérülhet, ha nem kerül figyelembevételre a közlekedésfejlesztési intézkedések tervezése során.

### **2. Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia 2012-2024:**

Külön prioritás mentén erősíti meg a fenntarthatóság mentén kialakult nemzeti egyetértést és kiemeli a környezeti infrastruktúra fejlesztését.

### **3. Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2018-2030:**

A közlekedés fejlesztésre vonatkozóan megfogalmazott célok találkoznak a 2018-2030-as Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégiában leírtakkal, tekintve, hogy konkrét dekarbonizációs célú fejlesztéseket is tartalmaz az S1 Gazdaságfejlesztés és S2 Környezeti infrastruktúra pontokban.

### **4. Nemzeti Tájstratégia 2017-2026:**

A természeti értékek védelme és a környezetbarát technológiák célok mentén azonos prioritásokat találunk a közlekedésfejlesztési célokkal is.

### **5. Negyedik Nemzeti Környezetvédelmi Program 2015-2020:**

A környezetvédelmi program külön említést tesz Békés megye vonatkozásában, mely szerint a jelenleg környezetterhelés vagy annak veszélyével járó tevékenység csak kiemelt figyelemmel végezhető, ilyen például:

- *„Egyes békési járásokban az ivóvíz arzén és/vagy bór koncentrációja nem megfelelő.*
- *A megye településeinek jelentős része közepes vagy magas árvízi kockázatú.*
- *A megye területének legnagyobb része közepes vagy magas belvízi kockázatú.*

- *A megye jelentős része vízbázis-védelmi szempontból nitrát-érzékeny.* (EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft., 2021)

Ezen kívül a Környezetvédelmi Program alapján az élhetőség és egészségre nem káros környezeti lehetőségek megteremtése érdekében prioritásként kezelendő a környezeti zajterhelés minimalizálása és az okozta hatások elkerülése.

#### **6. Hazai Elektromobilitási Stratégia (Jedlik Ányos terv 2.0):**

Nem megújuló energiával működő közlekedési formákat ösztönző célok nem szerepelnek a megyei területfejlesztési koncepcióban. Azonban a Hazai Elektromobilitási Stratégia kiemelt célja, hogy a globális felmelegedés miatt a dekarbonizációs technológiák kerüljenek előtérbe, ezen cél a közlekedés szempontjából is releváns jövőbeni fejlesztéseket mutat előre. (EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft., 2021)

A fejlesztés összhangban van a 2007-ben elfogadott Új Magyarország Fejlesztési Tervének 5., területfejlesztés kérdéskörével foglalkozó prioritásával, ami szerint *„az ország általános versenyképességének alapja, hogy a területi struktúra kiegyenlítettebb és hatékonyabb legyen. A társadalmi és gazdasági kohézió - amely a regionális egyenlőtlenségek csökkentését és az elmaradott területek felzárkózását jelenti - a régiók hatékonyságának és versenyképességének növelésével, egyben a foglalkoztatás bővítésével érhető el.*” (Új Magyarország Fejlesztési Terv Magyarország Nemzeti Stratégiai Referenciakerete 2007–2013 Foglalkoztatás és növekedés) Az azonosított beavatkozás csoportok közül kiemelkedő fontosságú a fenntartható városfejlesztés, amelynek része az integrált környezeti tervezés, a biztonságos közúti infrastruktúra

### **3.3 Gazdasági környezet**

Mezőhegyes nagy kiterjedésű gazdasági területei a nyugati, illetve a keleti városrészben helyezkednek el. Ezek a területeken közintézmények, illetve lakóterületek nem találhatóak. Infrastrukturális ellátottsága kielégítő. Bár közvetlen vasúti kapcsolattal rendelkezik, mely nagy előnyt jelent, azonban elkerülő út hiányában csak a lakóterületeken keresztül megközelíthető a városrész. A megszűnt cukorgyár épülete (jelenleg kihasználatlan), a Ménesbirtok sertéstelepe, illetve a növénynemesítő és vetőmagüzeme is itt található. A város keleti területén főképp mezőgazdasági termelést végző vállalkozások kaptak helyet, de a városrészben további területi tartalék áll rendelkezésre. A városrész könnyen megközelíthető, közvetlen vasúti kapcsolattal is rendelkezik. Mind a nyugati, mind pedig a keleti gazdasági terület jelentős humán-erőforrás kapacitással rendelkezik, így a helyi lakosok számára munkalehetőséget biztosít.

A 2016 óta állami tulajdonú Nemzeti Ménesbirtok Tangazdaság Zrt. jelenléte nem csak Mezőhegyesen meghatározó, hanem országos jelentőségű tangazdaság is. Alapvetően meghatározza a gazdasági környezetet, mivel a legfőbb munkáltató és a térség vezető

mezőgazdasági üzeme is egyben és kiterjedésében több ezer hektáron végez modern, precíziós földművelést. Mindemellett jelentős kutatásokat és beruházásokat eszközöl a gazdaság életében, például a város környéki majorságok fejlesztésében játszik fontos szerepet az állam mellett. Törekvései közt a digitális mintagazdaság is megjelenik, lehetővé teszi a kidolgozott innovációs technológiák folyamatainak és eredményeinek megismerését a magyar termelők számára. Befolyásolja a város látképét a társaság által művelt, nagytáblás, részben öntözött szántóföldek.

A társaság nem csak földműveléssel és állattartással, hanem idegenforgalmi célponttá is igyekszik válni a tangazdaság területén található autentikus szállodával, amely korábbi lótenyésztési célú épületek felújításából jött létre. A lótenyésztés tradicionális tevékenység Mezőhegyesen, mely az utóbbi időben új lendületet kapott, illetőleg nem csak tenyésztés, hanem a lovaglás, lovagoltatás, lovaskocsizás, tehát a lótarással kapcsolatos turizmus virágzik, melyben rengeteg további lehetőség rejlik.

Szükséges lépés a város iparának és mezőgazdaságának fejlődése érdekében, hogy értéklánc mentén szerveződő gazdasági klaszterek és beszállítói hálózatok jöjjenek létre.

A helyi vállalkozások közül az egyik legnagyobb a Mezőhegyesi Fémipari Kft, amely 9 főt foglalkoztat, és körülbelül még ennyit alkalmaz a volt kendergyár területén működő zipzárgyártó üzem is.

Ezzel együtt a térség munkanélküliségi rátája az országos átlagnál mintegy 2,1 százalékponttal magasabb. Ez Mezőhegyesen is hasonló tendenciát mutat, bár az értékek egy kicsit kedvezőbbek a megyei viszonylatokhoz képest. (Mezőhegyes Város Önkormányzata, 2009)

A Mezőhegyesen működő vállalkozások a lokális gazdaság motorjai, aminek támogatása elsődleges cél, egyfelől a már itt működő, fejlődni kívánó vállalkozások beruházásainak támogatásával, másfelől pedig a további munkalehetőségek bővülését eredményező, újabb befektetők Mezőhegyesre vonzása által. A város a folyamatokat nemcsak támogatások formájában tudja katalizálni, hanem a megfelelő infrastruktúra kialakításával, beleértve a vállalkozások ügyintézését segítő önkormányzati hozzáállást is. A figyelem középpontjában egyrészt a helyi hagyományos iparágak vannak, másrészt pedig az innovatív technológiákra épülő, versenyképes iparágak helyi meghonosítása.

A szinergiák kiaknázására komoly lehetőség van a mezőgazdaság, valamint a ráépülő feldolgozóipar támogatásával. Mindez akkor tud valóban működni, ha a termelők az élelmiszerfeldolgozásba közvetlenül vannak bevonva, és magas hozzáadott értékű élelmiszeripari terméket állítanak elő, aminek piaci megjelenését, marketingjét segítik az EU-s támogatások.

A felsőfokú végzettséggel rendelkező munkavállalók számára csupán az alsó- és középfokú oktatási intézmények, a közigazgatási és kulturális intézmények kínálnak munkalehetőséget. Az alacsonyabb iskolázottságú, szakmunkás végzettséggel rendelkezők nagyobb számban a

mezőgazdaságban tudnak elhelyezkedni. (Mezőhegyes Város Önkormányzata, 2009) (Tér és Terület Bt., 2009) (Békéscsabai Városfejlesztési Nonprofit Kft., 2016)

### **Agrár- és élelmiszergazdaság**

A térségben magas minőségű termő- és szántóföldek találhatóak, amelyek lehetővé teszik, hogy a környék lakói legnagyobb mértékben a mezőgazdasági termelésből, illetve a növénytermesztésre épülő állattartásból éljenek. Legnagyobb munkáltató a Nemzeti Ménesbirtok Tangazdasági Zrt., amely szántóföldi növénytermesztés, vetőmag-termesztés és feldolgozás, szarvasmarha-tenyésztés és tejtermelés, valamint erdő- és vadgazdálkodás tevékenységi körök mentén szervezi a feladatait, összesen 9862 hektárnyi birtokon, közel 8067 hektárt hasznosítva szántóterületként. Körülbelül 400 állandó dolgozóval, de idényenként további – akár ezer főt elérő létszámmal- a környékbélinek nyújt megélhetést.

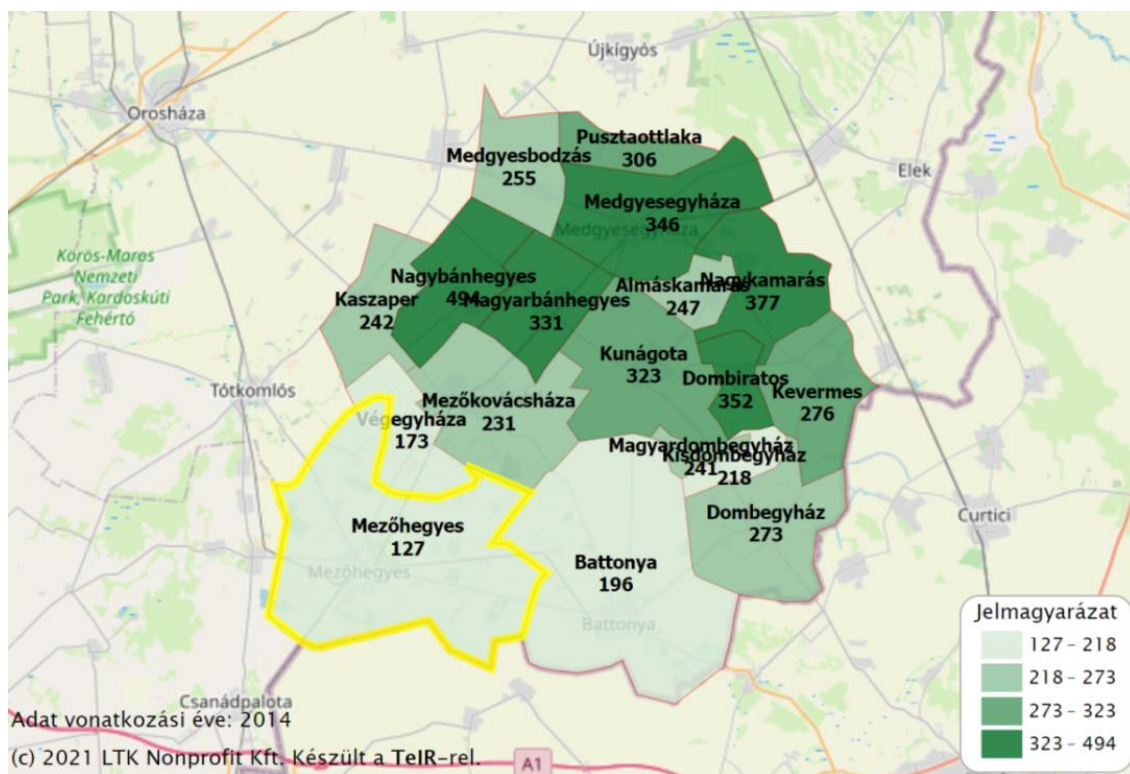
Ennek oka lehet, hogy a térség megközelíthetősége nem optimális, valamint a helyi munkaerő is alacsonyabban képzett, emiatt nem is alakulnak újabb vállalkozások. A város infrastruktúrájának átgondolása – beleértve az ipari és gazdasági területek bővítését - és fenntartható fejlesztése szükséges lépés lenne ahhoz, hogy a helyi gazdaság megélénküljön és támogassa a vállalkozói kedvet. (Békés Megyei Vállalkozási és Fejlesztési Nonprofit Kft., 2017)

### **Erdőgazdaság**

Javarészt telepített erdő veszi körül a települést, melynek alakulása az állami ménes alapításával tehető egyidőbe. Megyei viszonylatban magas az erdősültség, amely jóval nagyobb is volt korábban, de a földművelés térnyerésével ezek a területek 10% körülire szorultak vissza. (Tér és Terület Bt., 2009)



5. ábra: Regisztrált gazdasági vállalkozások száma ezer lakosra 2011-től (db)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

6. ábra: A járművek száma Mezőhegyesen (2019)

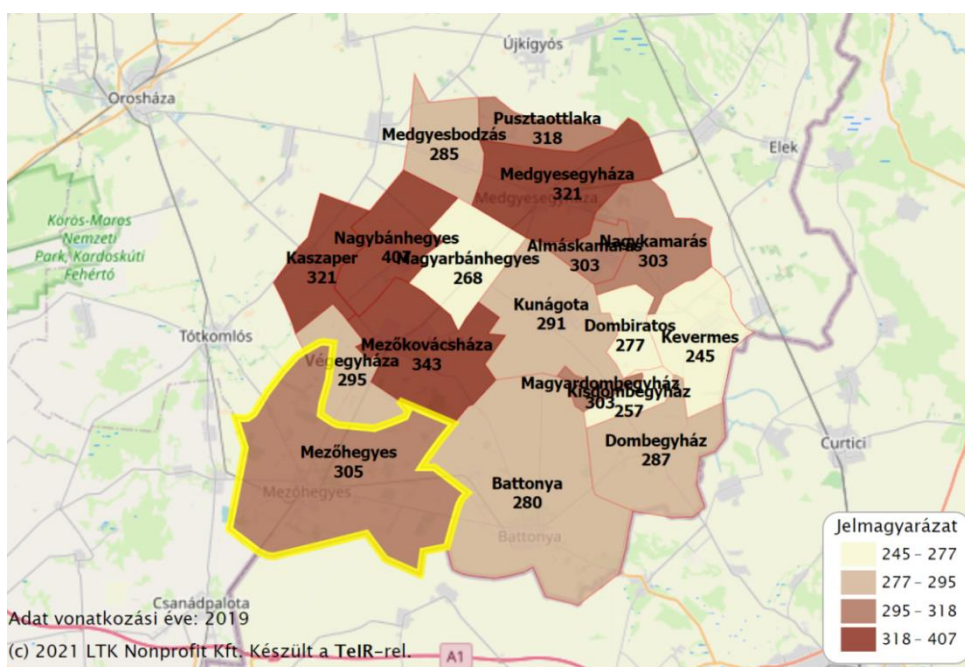
Áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	205,
Autóbuszok, 2019 (db)	7,
Benzinüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	996,
Benzinüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	6,
Egyéb üzemű személygépkocsik, 2019 (db)	7,
Egyéb üzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	,
Gázolajüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	477,
Gázolajüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	200,
Lassú járművek, 2019 (db)	100,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	24,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett gépjárművek, 2019 (db)	110,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik, 2019 (db)	76,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személyszállító gépjárművek, 2019 (db)	77,



Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	24,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsikkal együtt), 2019 (db)	33,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett vontatók, 2019 (db)	9,
Motorkerékpárok, 2019 (db)	78,
Személygépkocsik (üzemeltető lakóhelye szerint, dec. 31.), 2019 (db)	1480,
Személyszállító gépjárművek összesen, 2019 (db)	1565,
Tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	206,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsik nélkül), 2019 (db)	295,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	296,
Természetes személy által üzemeltetett személygépkocsik, 2019 (db)	1422,
Vontatmányok összesen, 2019 (db)	302,
Vontatók, 2019 (db)	90,

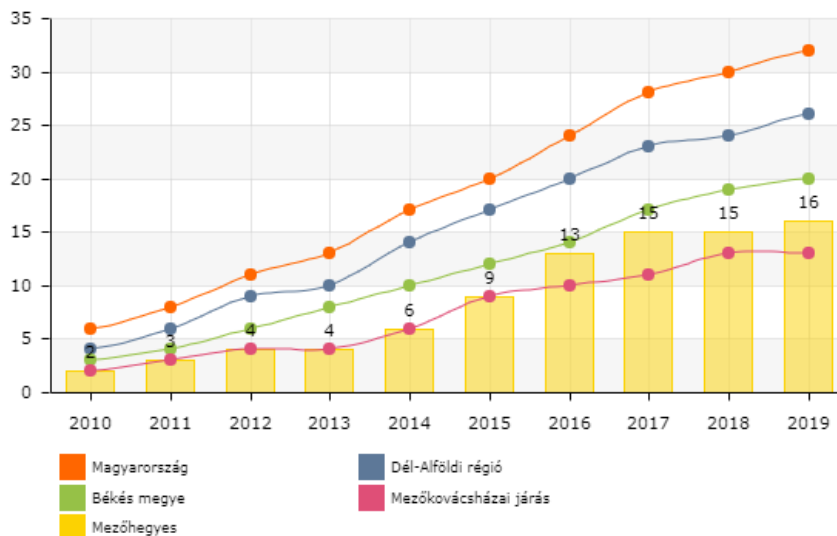
Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

7. ábra: Személygépkocsik száma, ezer lakosra (db)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

8. ábra: Újjonnan forgalomba helyezett személygépkocsik száma, ezer lakosra (db)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

## Kereskedelmi szálláshelyek, falusi szálláshelyek férőhelyeinek száma

### Szálláshelyek:

- Hotel Nonius\*\*\*
- Ménesbirtok Vendégház
- Vendégház (a Centrál Étterem tulajdonában)
- Dékány Ház Férőhely: 8 fő
- Huszár Ház
- Marosi Ház
- Nagy Ház
- Sovák Ház

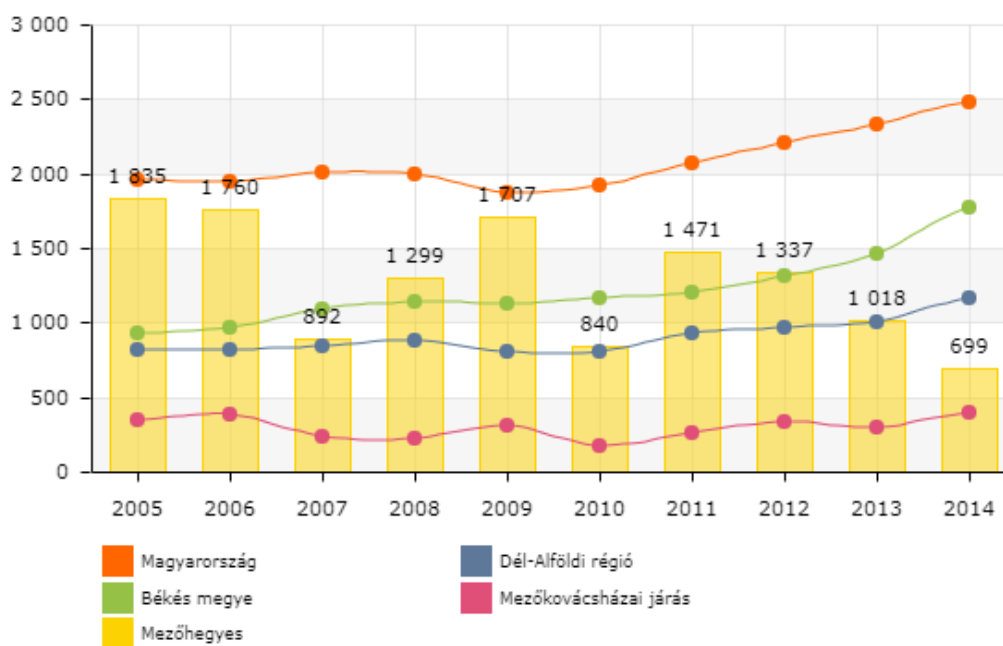
Az iskolák kollégiumait tanítási szünetben ifjúsági szálláshelyként hasznosítják, mint ilyenek:

- ÁMK Diákothon
  - Mezőhegyesi Technikum és Szakképző Iskola
- (Tér és Terület Bt., 2009)

### Kereskedelmi szolgáltatások

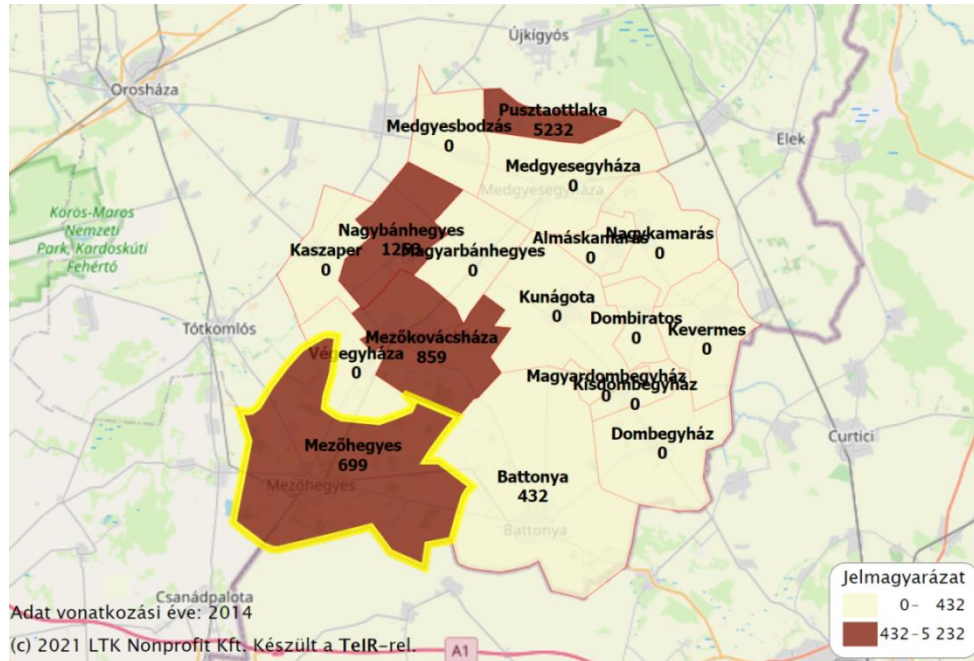
**Vendéglátóhelyek:** Centrál Étterem, Hotel Nonius Étterem, Guinness Pub, Hami Büfé, Pizza vár, Fanti Cukrászda és egyebek. (Tér és Terület Bt., 2009)

9. ábra: Vendégéjszakák száma a kereskedelmi szálláshelyeken ezer lakosra (db)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

10. ábra: Vendégéjszakák száma a kereskedelmi szálláshelyeken ezer lakosra (db)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

## Turisztika

A turizmus a település legújabb és a mezőgazdaság mellett legjobban prosperáló ága, köszönhetően a sokat emlegetett mezőhegyesi ménesnek, mely nagy hagyományokkal rendelkezik és amit napjainkra sikerült újjáéleszteni. E köré szerveződik a Nemzeti Ménésbirtok és Tangazdaság, ahol megtalálható az ország első fedeles lovardája és túlzás nélkül ez a magyar lótenyésztés bölcsője is. Gyönyörű ősfás környezetben található a Mezőhegyesen kitenyésztett híres lófajtáról a Noniuszról elnevezett szálloda, amely egy több, mint 200 éves műemléképület felújításával, magas szolgáltatási színvonallal igyekszik az élre törni. A lovas turizmus részeként bérlovaglás, lovas túrák, lovas versenyek és még számtalan, a méneshez kapcsolódó programmal igyekszik minden korosztály igényeit kielégíteni.

A környező táj kedvez az aktív turizmusnak, például a kirándulás, kerékpározás, illetve vadászat kedvelőinek. Ezen felül a városban igény lenne a szabadidős területek fejlesztésére, amely tovább szélesítené a kínálatot.

## Lehetséges vonzerők

Turisztikai szempontból három jelentős rendezvény említhető meg:

- Szent György Nap (április)
- Lángos Olimpia (június)
- Kanca- és Mén verseny (június)

**Lovaglás:** Tradicionális a településen a lótarás, kipróbálására két hely biztosít lehetőséget, a Nemzeti Ménesbirtok Tangazdasági Zrt. és Sovák Péter Lovas Iskolája. Míg a Nemzeti Ménesbirtok Tangazdasági Zrt. tereplovaglás, lovas szán, hintó, társas kocsi, puszta busz programokat szervez, addig a Lovas Iskola inkább a kisebbek számára szervez élmény lovagoltatást, kocsizást és lovastábort, de legfőbb célja a lovas képzések megszervezése Mezőhegyesen.

**Vadászat:** Az engedéllyel rendelkezők leginkább kisvadakra – nyúlra, fácánra, fogolyra, illetve őzre és dámszarvasra vadászhatnak. (Mezőhegyes Város Önkormányzata, 2009).

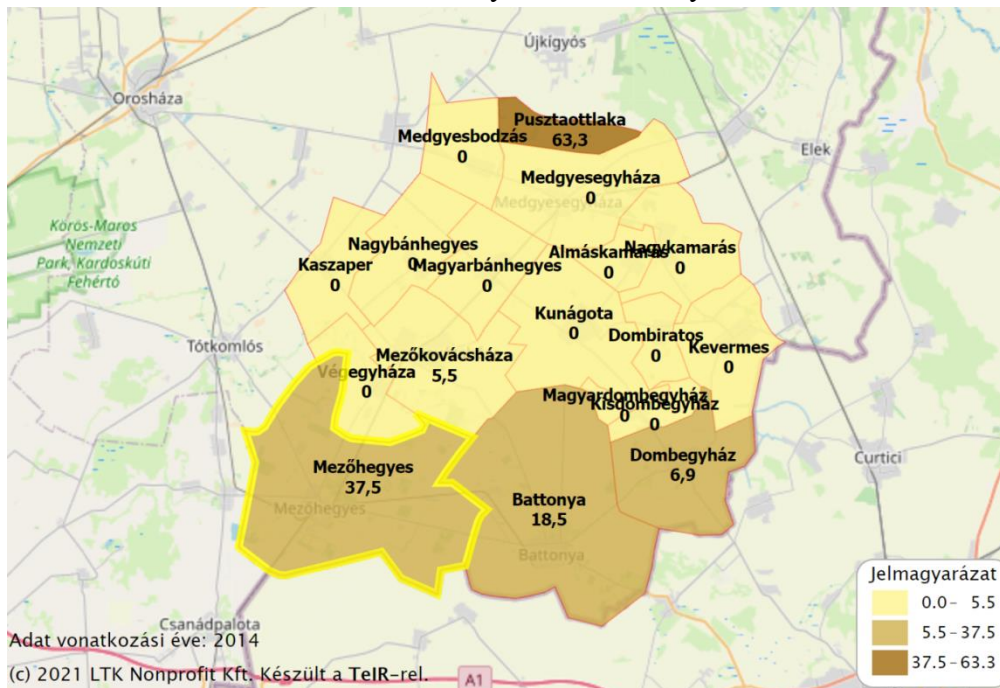
#### **A turisztikai kereslet célpontjai az alábbiak:**

- Centrál étterem
- Városháza
- Kettős tiszti lakok
- Volt Csikós Csárda
- Putrik (csikóslak)
- Zab siló tornyok
- Víztorony
- Építészeti telep
- Református templom
- Ikerszárazmalom és a Pekeráj
- Hangai-ház
- Ménesbirtok központja
- Központi istálló
- Kocsi múzeum
- Fedeles lovarda
- Ménesparancsnokság
- Emberkóróda
- Indóház (vasútállomás)
- Volt Vadász Vendéglő
- Állatjárványkórház elkülönítő istálló (Tér és Terület Bt., 2009)

Ahhoz, hogy a város a turisztika területén érvényesülni tudjon, összehangolt fejlesztésre van szükség a turisztikai infrastruktúra, és az ehhez kapcsolódó vendéglátói szolgáltatások terén. Javítani kell a különböző turisztikai szolgáltatások kistérségi, megyei minőségén, hogy Mezőhegyes versenyképes turisztikai desztináció lehessen mind a hazai mind pedig a nemzetközi turisztikai piacon. A fejlesztéseket a város adottságainak és a hagyományainak figyelembevételével a lovas turizmusra kell alapozni. A város műemlékeinek helyreállítása, új funkciókkal való ellátása, és a Világörökség cím elnyerése szintén részét képezi a fejlesztéseknek. (Mezőhegyes Város Önkormányzata, 2009)



11. ábra: Összes kereskedelmi szálláshely szállásférőhelyeinek száma, ezer lakosra (db)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

### 3.4. Társadalmi környezet

A társadalom etnikai szerkezetében a 2001-es népszámlálás tanulságai alapján a magát magyarnak vallók aránya döntő többségű (96,7%), az előforduló kisebbségek (német, román, szlovák) közel azonos részarányban, 0,3-0,6% körül képviseltetik magukat. Vallási összetételében a többség, közel 40% római katolikus, említésre méltó még a 10,7% evangélikus vallásúak aránya. A felekezethez nem tartozók aránya megközelíti a római katolikus vallásúak részarányát.

A térség demográfiai folyamatai, igazodva az országos tendenciához, monoton csökkenő lélekszámról tanúskodnak, aminek mértéke meghaladja a megyei átlagot is. A természetes fogyáson túl a város gyenge népességmegtartó ereje is ebbe az irányba hat, elsősorban a szakmával rendelkező fiatalok hagyják el a települést, a betelepülők pedig hátrányos helyzetűek (Tér és Terület Bt., 2009).

A Mezőkovácsháza kistérség halmozottan hátrányos helyzetű területnek számít társadalmi és gazdasági szempontból is. A térség földrajzi kiterjedése 882 m<sup>2</sup>, ami a megye teljes területének 15,7%-a. A kistérség településeinek száma 18, jogállásuk szerint 3 város, a többi község. A kistérséget alkotó települések az alábbiak:

- Almáskamarás,



- Battonya,
- Dombegyház,
- Dombiratos,
- Kaszaper,
- Kevermes,
- Kisdombegyház,
- Kunágota,
- Magyarbánhegyes,
- Magyardombegyház,
- Medgyesbodzás,
- Medgyesegyháza,
- Mezőhegyes,
- Mezőkovácsháza,
- Nagybánhegyes,
- Nagykamarás,
- Pusztaottlaka,
- Végegyháza.

Megyei viszonylatban a Mezőkovácsházai kistérség alapterületét, és településszámát tekintve is az átlag felett van. (Tér és Terület Bt., 2009)

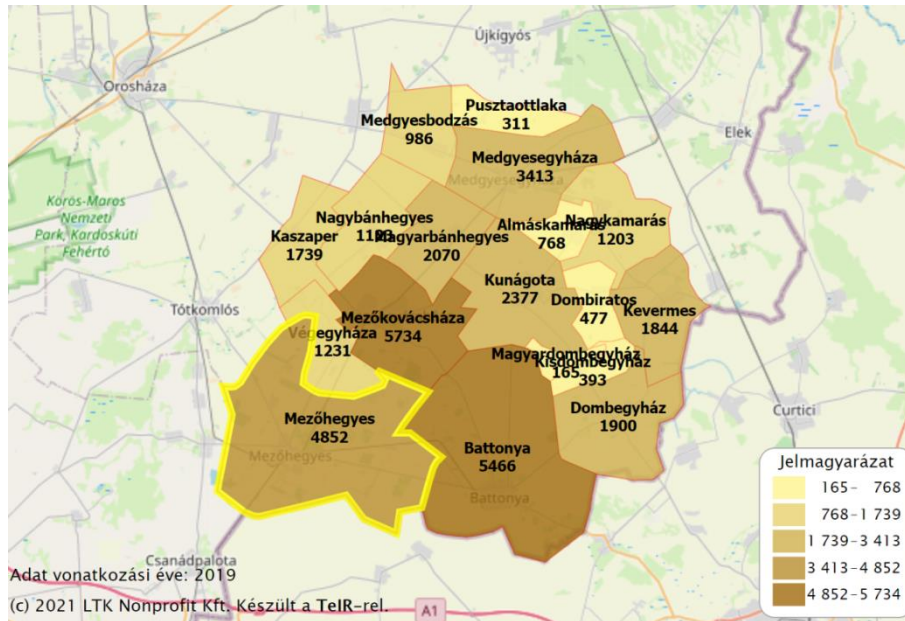
### **Lakosság szám alakulása az elmúlt években**

A város lakosság száma egyrészt az elvándorlás és a bevándorlás negatív egyenlege, másrészt pedig a természetes fogyás miatt évről évre csökken.

Lakónépessége a XX. század első felében emelkedő tendenciát mutatott, maximumát 1949-ben érte el, amikor is lélekszáma megközelítette a 9500 főt. Az azóta eltelt időszakban a népesség folyamatosan csökken, átlagosan évi 2%-kal, ami az országos, de még a megyei értékhez képest lényegesen intenzívebb fogyásnak számít. A természetes fogyás mellett nagyobb problémát jelent az elvándorlás mértéke; az itt élők tanulmányaik befejezésével az ország jobban prosperáló részeire költöznek, a jobb megélhetés és a magasabb szintű szolgáltatások miatt (Mezőhegyes Város Önkormányzata, 2009).

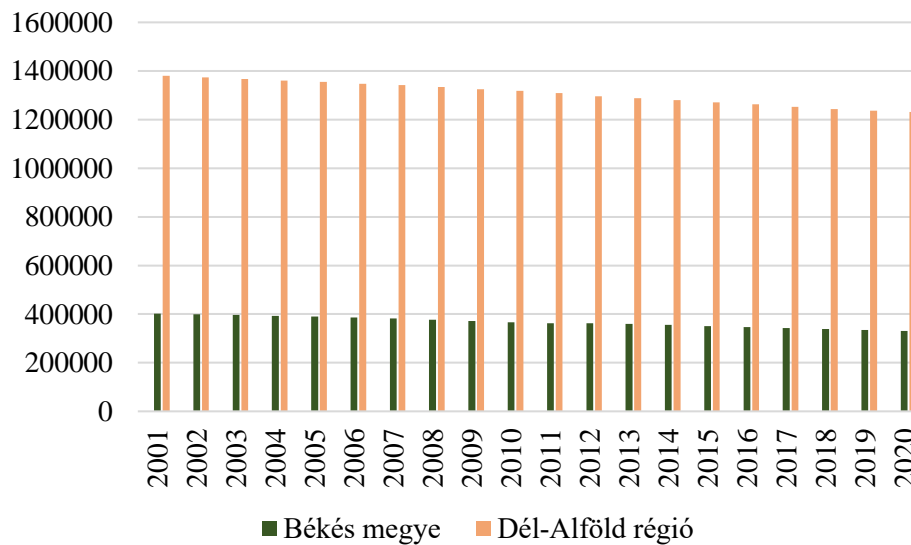
Mindezek alapján a városban zajló – az országos tendenciához hasonló – demográfiai folyamatok, nevezetesen a csökkenő népesség és az elöregedés, együttesen állítják azt gazdasági és turisztikai szempontból is kihívások elé.

12. ábra: Mezőhegyes város lakónépessége (2021)



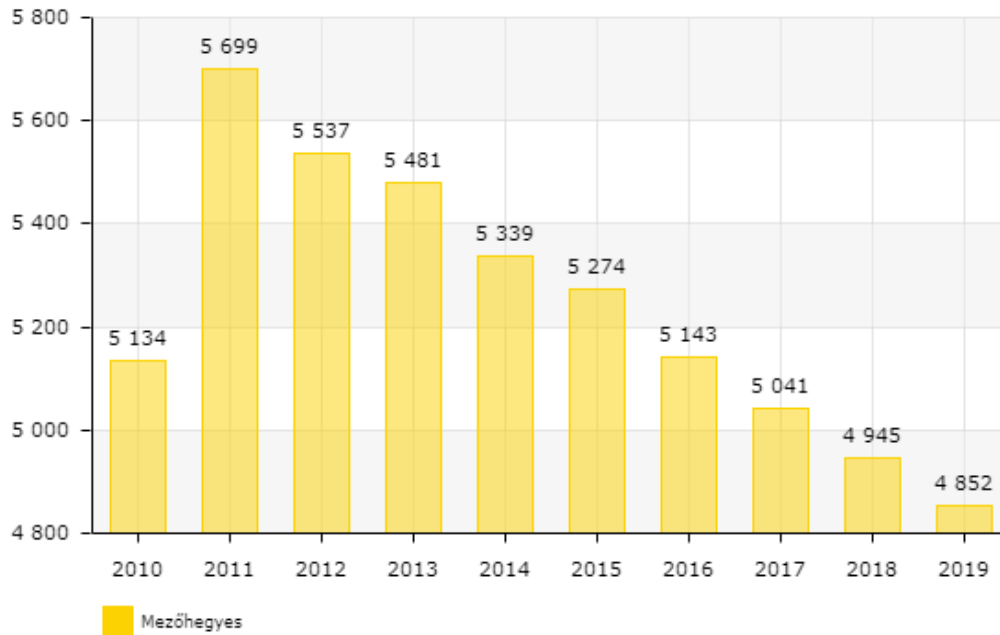
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

13. ábra: A Dél-Alföld és Békés megye lakosságának alakulása (1990-2020, fő)



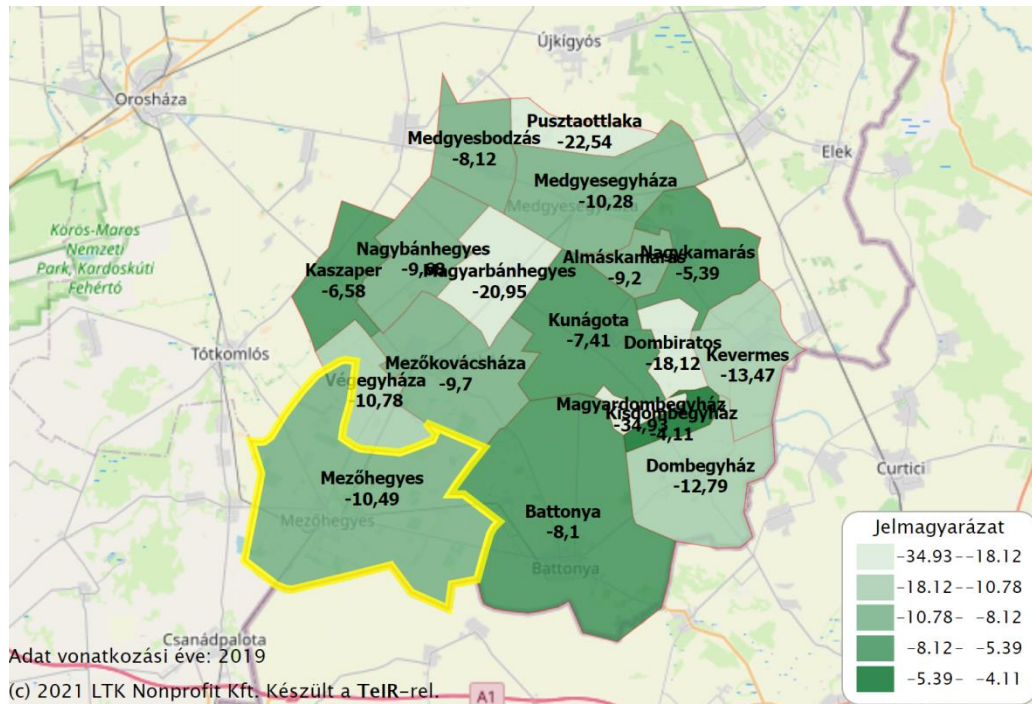
Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

14. ábra: Mezőhegyes város lakosságszáma (2010-2019)



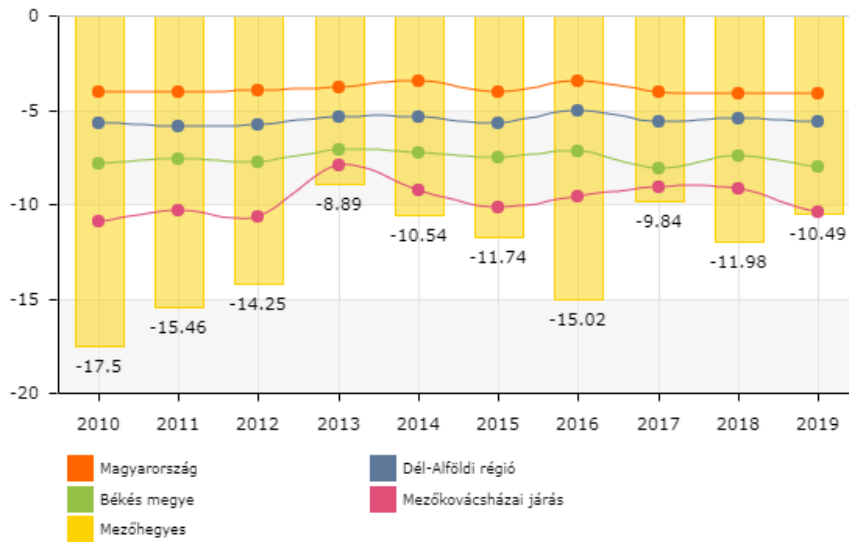
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

15. ábra: Természetes szaporodás és fogyás (ezrelék)



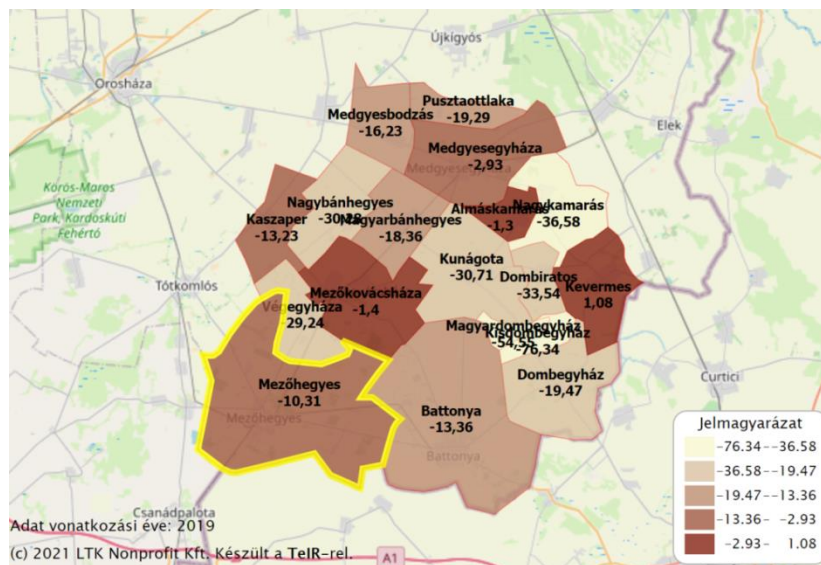
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

16. ábra: Mezőhegyes város öregedési mutatója



Forrás: Lechner Nonprofit Kft..

17. ábra: Vándorlási egyenleg (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

### 3.5. Környezeti alapadatok

#### Elérhetőség

Békés megye délnyugati részén, az országos törzshálózati elemektől messze, periférikus

területen található Mezőhegyes, közúti kapcsolatait csak alacsonyabb rendű, ennél fogva gyengébb szolgáltatási szintű és minőségű úthálózat adja. A legközelebbi fő hálózati elem a 47-es számú országos másodrendű főút, amihez a 4427-es úton keresztül, Orosházánál csatlakozik. A környező településekkel közvetlen kapcsolatban áll, kivéve Tótkomlóst, ahova csak kerülő úton lehet eljutni. Vasúthálózat szempontjából két mellékvonal, a 121-es és a 125-ös metszéspontjában található, közvetlen kapcsolatot adva a megyeszékhely, illetve Mezőtúr felé. A főváros csak átszállással érhető el. (Tér és Terület Bt., 2009)

## **Természeti környezet**

Mezőhegyes alföldi település, amely a Körös és Maros által közre zárt területen a Csanádi-hát és Csongrádi-sík határain helyezkedik el. A nagy folyóknak köszönhetően jó vízgazdálkodású, löszös üledékes, vályogos talaj kedvez a termelékenységnek. A réti szolonyec talajok mellett leginkább a tipikus alföldi mészeledékes csernozjom talajok találhatók meg.

A Békés-Csanádi löszhátság az ország legalacsonyabb tengerszintfeletti magasságon fekvő területe, 80,8 méter és 107,6 méter között fekszik, a legmagasabb ponton található maga Mezőhegyes is. Ez olyan síkvidéki felszín, ami a szél hatására löszön képződött, sötétszínű, meszes középötött vályog, a Maros hordalékkúpjának a megye területére eső szegélye. (Mezőhegyes Város Önkormányzata, 2009)

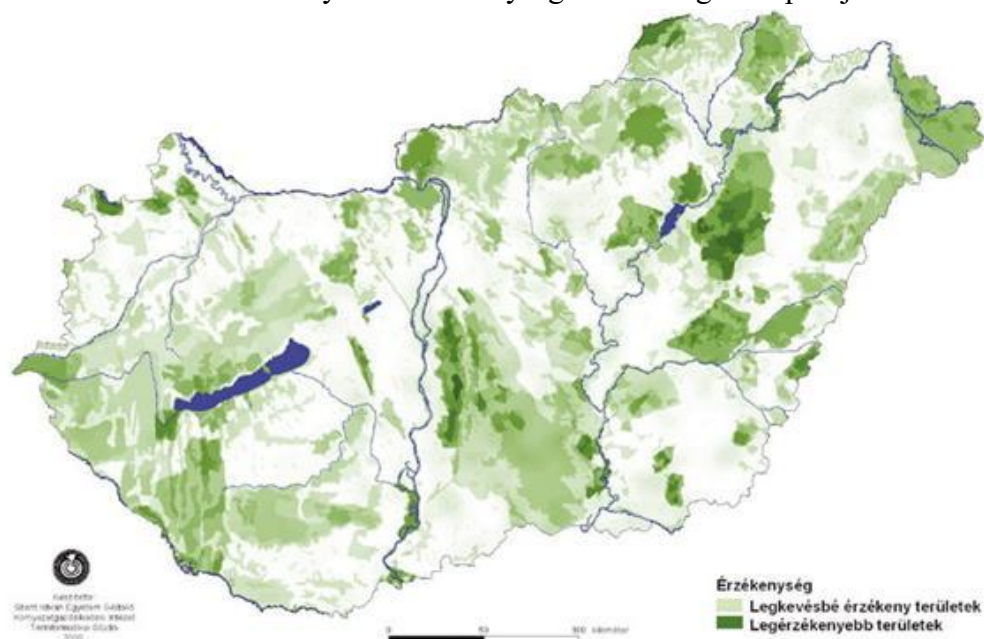
Mezőhegyes történetileg kialakult szerkezete a mai napig jelen van: majorságokkal és tanyákkal körülvett, beépített, egybefüggő belterület. Tájszerkezet szempontjából ez a felépítés előnyös, mivel a szántóterületeket jól tagolják a majorságokhoz vezető utak, de a mezőgazdasági területek nincsenek elaprózódva és a közigazgatási területen nincsenek egyedi tanyák. Ennek a különleges szerkezetnek a megőrzése fontos feladat. (Békés Megyei Vállalkozási és Fejlesztési Nonprofit Kft., 2017)

## **Éghajlat**

Mezőhegyes alföldi település, tehát éghajlata meleg és mérsékelt száraz, magas napsütéses óraszámú, amely 2000 óra felett van. A terület azonban az alföldi átlagnál kicsit csapadékosabb, de jóval az országos átlag alatt van. Az évi középhőmérséklet 10°C fok körül alakul, tehát az éghajlat egyértelműen a hőigényesebb mezőgazdasági kultúrának kedvez. (Tér és Terület Bt., 2009)



18. ábra: Környezeti érzékenység az élővilág szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

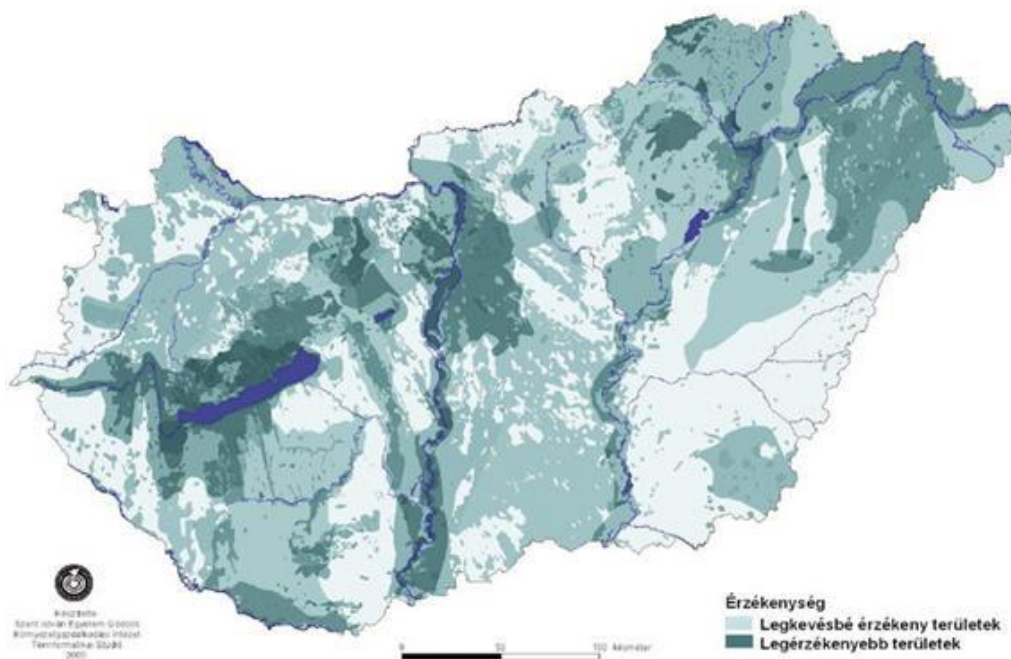
### Természeti értékek

Természeti értékekben gazdag és védett térség, telepített erdőkkel, ezek pusztai tölgyesek és sziki tölgyesek, de méretük visszaszorult.

A mezőgazdasági földművelés, a szántók alapvetően meghatározzák az összképet, ahol búza, kukorica, lucerna, napraforgó, cirok, fűszerpaprika és dinnye termesztés történik. A kontinentális éghajlat, és az egykori Maros-ág löszhordalékán képződött csenkeszes, magas fűvű sztyepp képződött. Állatvilága is ehhez a flórához igazodóan inkább apróvadakból áll: fácán, fogoly, nyúl és őz, illetve jelentős a rovarállománya, melyben több, mint 200 különféle faj található meg. (Mezőhegyes Város Önkormányzata, 2009)



19. ábra: Környezeti érzékenység a vízbázis szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

A kistérség természetes felszíni vizekben szegény, a térségen átfolyó Száraz-éren kívül nincs más vízfolyás. Ez Battonyánál lép be Magyarország területére, Mezőhegyest elhagyva folytatva útját nyugat felé, Békéssámsonon keresztül lép be Csongrád-Csanád megyébe. Vízigyűjtő területéről a felszín alatti vízkészlet sérelme nélkül átlagosan 130 ezer m<sup>3</sup>/d vízmennyiséget lehet kitermelni. (Mezőhegyes Város Önkormányzata, 2009)

## 4. Fejlesztési igény megalapozása

### 4.1. Helyzetértékelés

Jelen fejezetben a helyzetértékelés során – a korábbi fejezetekben bemutatott - a társadalom, a gazdaság és a környezet által alkotott komplex rendszer olyan szempontból kerül elemzésre, hogy az milyen módon tudna hozzájárulni a fenntartható fejlődéshez, a hozzá tartozó célokat milyen eszközrendszeren keresztül tudja elérni.

A helyzetértékelés keretében azonosításra kerülnek a település adottságait meghatározó erősségek, gyengeségek, lehetőségek és veszélyek (SWOT analízis), annak érdekében, hogy biztosított legyen a rálátás a fennálló helyzet kereteire nézve.

20. ábra: a helyzetértékelés SWOT-analízise (Mezőhegyes Város Önkormányzata, 2009)

Erősség	Gyengeség
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nyugodt, organikusan nőtt, zöld, élhető kisvárosi léptékű beépítettség és településszerkezet</li> <li>- közmű ellátottság javuló tendenciája</li> <li>- Jó közbiztonság</li> <li>- településrendezési tervben kijelölt jelentős barna- és zöldmezős tartalékterületek ipari és gazdasági célra</li> <li>- a román-magyar schengeni határ közelsége miatt határon átnyúló gazdasági kapcsolatok, megnövekedett piaci tér</li> <li>- iskolázottság mértékének javuló tendenciája</li> <li>- a város közlekedési kultúrájában hagyományosan erős a kerékpáros közlekedés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- városi, mezőgazdasági területek és a térség közlekedési hálózatának infrastrukturális hiányai</li> <li>- A fővárostól az egyik legnehezebben megközelíthető térség</li> <li>- Tőke és keresleti hiány miatt elmaradó zöldmezős és barnamezős területek infrastrukturális fejlesztései, a mai ipari területek ellátottsága nem megfelelő</li> <li>- Csökkenő népesség, gyenge népességmegtartó erő</li> <li>- Funkciószegény városközpont</li> <li>- Környezetvédelmi ill. parkolási gondok az átmenő forgalom miatt</li> <li>- a tanyavilág zártságából adódó egyedi problémák</li> </ul>
Lehetőség	Veszély
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kerékpáros turizmus fejlődése</li> <li>- Hozzáférés az EU-s forrásokhoz</li> <li>- A térség elérhetőségének javulása az országos közlekedésfejlesztési tervekben foglaltak megvalósulása esetén</li> <li>- az elérhetőség javulásával a logisztikai fejlesztések megjelennek, nő a gazdasági potenciál</li> <li>- a jobb és bővebb munkalehetőségek a képzett munkaerő megtartását katalizálják</li> <li>- az infrastruktúrával ellátott iparterületek hasznosítása, méretének növelése bevonva</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- támogatás hiánya mind az önkormányzat, mind pedig az állam részéről, emiatt fejlesztések elmaradása</li> <li>- A turizmus esetleges visszaesése egy jövőbeli válság miatt</li> <li>- a demográfiai mutatók, mint elvándorlás öregedés tovább romlanak, az innovatív fejlesztések miatt a fiatal és képzett munkaerőt nem tudja megtartani a település</li> <li>- a mezőgazdasági infrastruktúra hiányosságai továbbra is megmaradnak, rontja a termelőképességet, és ezáltal a versenyképességet</li> <li>- Peremterületek leszakadása</li> </ul>

az EU-s és hazai forrásokat	- a természeti és épített értékeket veszélyeztetik a növekvő környezeti kockázatok (porszennyezés, belvív)
-----------------------------	--

## 4.2. Kereslet-kínálat elemzés

Jelen projekt kapcsán a kereslet-kínálat elemzés közgazdaságtani szemlélete oly módon vizsgálható, hogy egy aggregált - azaz az azonosított csoporthoz tartozó szereplők öszkeresét mutató - keresletet feltételezünk, illetve a kínálati oldalon is hasonlóan aggregált összkínálatot vizsgálunk. A vizsgálat tárgyát képező „piaci szolgáltatás” a hatásvizsgálattal érintett közlekedési csomópont kialakítása.

A **keresleti oldalon** megjelennek mindazon igénybevevői a szolgáltatásnak (közlekedési csomópontnak), akik majd a későbbiekben ezt biztonságosan használni fogják. A közlekedési csomópontot használók csoportja képezi egyúttal a célcsoportot is, ezért a keresleti oldalon megjelenő szereplők a 4.3. *Célcsoport bemutatása* alfejezetben kerülnek bemutatásra.

**Kínálati oldalról** azokat a partnereket tudjuk megjeleníteni, akik segítsége, illetve közreműködése szükséges a közlekedéstechnikai objektum megvalósításához. E területen bemutatjuk a célcsoport felé történő megfelelő kommunikációs eszközöket és elvárásokat is.

### Kínálati oldal

Települések (önkormányzatok) vezetői: elvárásaik tekintetében gyors és minőségi kivitelezést, lakossági elégedettséget igényelnek.

Projektmenedzsment, projektadminisztráció: a vállalkozói (tervezői és kivitelezői) oldalról minőségi teljesítést, az önkormányzati és hivatali oldalról gyors ügyintézés, míg az irányító hatóságról átlátható finanszírozást és menedzsmenti támogatást várnak el (ez utóbbi csak akkor, ha pályázat keretén belül történik a megvalósítás).

Érintett hivatalok, hatóságok: a menedzsment irányából megfelelő információt, folyamatos egyeztetést, szakszerű és pontos dokumentumokat, terveket igényelnek.

Tervezésben érintett szakemberek: céljuk a határidőre történő teljesítés, melyhez időben megadott információ, átlátható partneri hálózatra és megfelelő ütemezésre van szükség.

Kivitelező vállalkozók: pontos, megbízhatóan teljesíthető szerződésekre, átlátható és teljesíthető tervekre és ütemezésre, illetve határozott projektmenedzsmentre van szükségük. Elvárják a pontos fizetést és a minőségi visszajelzést tevékenységeikről.

### A kínálati oldal részéről biztosítandó kommunikáció

A kivitelezés előtt 2-3 hónappal javasunk lakossági igényfelmérést polgármesteri lakossági meghallgatással. Itt megjelenhetne, hogy milyen közlekedésszervezési igényei vannak a

lakosoknak, figyelembe véve a mezőgazdasági lassú járműveket és a tömeges lakossági igényeket is.

A kivitelezés előtt és annak során célszerű a helyi újságban, televízióban vagy akár szórólap által az érintettek folyamatos tájékoztatása a munkálatokra vonatkozóan (pl. kivitelezés ideje, kivitelező cég neve, biztonsági előírások, stb.), a környező települések lakóit is beleértve, akik áthaladnak ezen a csomóponton. Ezzel elkerülhetőek lennének az esetleges kellemetlenségek vagy baleseteket.

Javasolt a beruházás végén információ nyújtása a gazdasági szereplők és minden érintett településen élő lakosság felé, az áthaladó forgalmat is figyelmet véve.

### 4.3. Célcsoport bemutatása

**Gazdasági szereplők:** a csomópont kialakításának legnagyobb nyertesei e területen lévő vállalkozások, hiszen késlekedés nélkül tudnak majd a jövőben tovább haladni. Itt a legjelentősebb a nagyobb mezőgazdasági gépek, traktorok, kamionok és lószállítók közlekedése, melyek eddig nem tudták kényelmesen használni e csomópontot.

**Tanulók:** a középfokú oktatásban részt vevő tanulók egyrészt a buszközlekedés által, másrészt a kerékpáros forgalom miatt kiemelkedő szereplői e térség közlekedésének. A legfontosabb mégis a tanulók, hallgatók szempontjából a csomópont gyalogos és autós biztonságos megközelítése.

**Turisztikai szereplők:** Mezőhegyes városa jellemzően nem a turisztikai attrakcióiról híres. A megújult ménesudvar, a birtoképület, az iskola épülete és a hotel a jövőben olyan lehetőségeket tartogat, melyre érdemes építeni és várható, hogy a csillagtúrában megjelenő turisták Makóról, Orosházáról, Gyuláról egyre nagyobb számban látogatnak majd el.

**Környező lakosság:** a lakosság jelentős hányada használ kerékpárt a térségben, így a csomóponttal kapcsolatban fontos kérdés, hogy a kerékpárút-hálózattal milyen összeköttetése lesz. Nem elhanyagolható a ménesudvar és az iskola forgalma sem a jövőben, illetve a lóversenypálya elérésének az egyik csomópontja ez a kereszteződés. A nagymértékű gyalogosforgalom, a kerékpáros forgalom, illetve az áthaladó gépjárműforgalom is indokolja a csomópont fejlesztését.

21. ábra: Stakeholder analízis

Érdekeltek	Jellemzők	Közvetlen hatás	Közvetett hatás	Fontosság	Motiváció / sikerkritérium

<b>Külső érdekeltek (környező települések lakossága, turisták, külső gazdasági szereplők, megyei önkormányzat, stb.)</b>	Lakosságszám, vállalkozók száma, stb.	Balesetveszély elkerülése, menetidő lerövidül	Turizmus, gazdaság fejlődik	Kiemelkedő	Kevesebb baleset, csökkenő menetidő
<b>Belső érdekeltek (helyi lakosság, helyi gazdasági szereplők, önkormányzat)</b>	Lakosságszám, vállalkozók száma, stb.	Az oktatási intézmények megközelíthetőség e könnyebbé, biztonságosabbá válik	Könnyebb bejárás	Kiemelkedő	Kevesebb baleset, csökkenő menetidő

Forrás: saját szerkesztés

#### 4.4. Korlátozó tényezők felmérése

Jelen alfejezetben a korlátozó tényezők között azon feltételeket összesítjük, melyek nélkül, vagy amelyekkel a projekt stratégiai és operatív céljait és/vagy az elért eredmények fenntarthatóságát nem tudja teljesíteni, illetve biztosítani. (Nemzeti Fejlesztési Ügynökség, 2008)

A korlátozó tényezők egyfajta kockázati tényezők, melyek megvalósulása, bekövetkezése pusztán lehetséges, de általában a bekövetkezés negatív hatást gyakorol és ennek kezelésére célszerű bizonyos megoldási javaslatok kidolgozása. A közlekedési csomópont és útszakasz kapcsán az alábbi korlátozó, kockázati tényezők kerültek azonosításra:

##### a) Adminisztratív jellegű kockázat

1. Kockázat: a szükséges hatósági eljárások nagymértékben lassíthatják a kivitelezés idejét  
A kockázat kezelése: a projektmenedzsment részéről az egyes tevékenységek megfelelő ütemezése.
2. Kockázat: a közbeszerzési eljárások sikertelensége gátolhatja az előre tervezett határidők teljesítését.  
A kockázat kezelése: a közbeszerzési eljárások megfelelő időben történő meghirdetése, a dokumentáció teljes körű átvizsgálása és a potenciális pályázók meghívása, tájékoztatása.
3. Kockázat: a források nem megfelelő időben és ütemezésben történő kifizetése (pályázat esetén: lehívása) lassíthatja a megvalósítást.  
A kockázat kezelése: megfelelő likviditási keret (esetlegesen hitelkeret) függőben tartása az átmeneti likviditási problémák kezelésére.

## **b) Műszaki kockázat**

1. Kockázat: a nem megfelelő minőségű előkészítésből származó kockázatok.  
A kockázat kezelése: megfelelő jogosultságokkal, referenciákkal és szakértelemmel rendelkező műszaki ellenőr megbízása.
2. Kockázat: a műszaki feladatok tervezési, kivitelezési hibáiból adódóan a tervezés/kivitelezés kockázatai.  
A kockázat kezelése: megfelelő jogosultságokkal, referenciákkal és szakértelemmel rendelkező műszaki szakemberek (tervező, kivitelező, ellenőr) megbízása.
3. Kockázat: Gépek, eszközök meghibásodásai.  
A kockázat kezelése: erre vonatkozóan garanciákat és biztonsági intézkedéseket tartalmazó kivitelezési szerződések megkötése a kivitelezővel.

## **c) Fenntartási kockázat**

1. Kockázat: a közlekedési csomópont üzemeltetője nem gondozza megfelelően a létesítményt.  
A kockázat kezelése: folyamatos kontroll és időközönként szakértői vélemények kérése.

## **d) Technikai, biztonsági kockázatok**

1. Kockázat: A kivitelezési fázisban nem tartják be a megfelelő balesetek elkerülését biztosító védelmi rendszerekre vonatkozó biztonsági előírásokat.  
A kockázat kezelése:
  - 60 cm mélységű figyelmeztető jelzés elhelyezése;
  - az „Állj! Veszélyforrás következik” jelentésű figyelmeztető jelzés kihelyezése;
  - 4/2001. sz. (I.31) KöViM rendelet és e-UT 04.02.12 -e-UT 04.02.33. sz. előírások szerinti jelzőtáblák kihelyezése a 4/2001. (I.31.) KöViM rendelet szerinti műszaki előírással;
  - „Veszélyt jelző” tábla, „Forgalmi rend változás” kiegészítő tábla elhelyezése;
  - 4/2001. (I.31.) KöViM rendelete alapján jelzőtáblák méretének meghatározása.
  - a munkaterület elkorlátozása, éjszakai megvilágítása, burkolatjelek felfestése,
  - közúti és gyalogos forgalom átvezetése,
  - dúcolat naponkénti ellenőrzésére, továbbá ezen túlmenően is szükség szerint, pl. nagyobb záporokat követően,
  - dúcolat rendszeres felülvizsgálata szünetelés esetén is,
  - létrák elhelyezésének, állékonyságának és rögzítésének ellenőrzése,
  - munkahelyek lezárása és kivilágítása.
  - műszaki ellenőr megbízása.



2. Kockázat: nem megfelelő lakossági tájékoztatás.

A kockázat kezelése: kommunikációs terv készítése a tájékoztatás idejéről, módjáról és tartalmáról.

#### e) **Ökológia kockázat**

1. Kockázat: a kivitelezés és üzemeltetés során a kivitelező és üzemeltető nem helyez hangsúlyt a környezetterhelés csökkentésére.

A kockázat kezelése:

- A korrekcióból adódó burkolatbontás helyén füvesítés végzése.
- A tervezés során a megfelelő kiviteli tervek elkészítése és a kiviteli tervekhez való ragaszkodás a finanszírozó részéről.

2. Kockázat: ökológiai kockázatok jelenhetnek meg a térségben élő flóra és fauna tekintetében.

A kockázat kezelése: az ökológiai kockázatok feltárása és azonosítása a kivitelezés előtt, azok biztonságos rendezése a kivitelezési munkák előtt és alatt.

#### f) **Politikai kockázat**

1. Kockázat: a térségben élők negatívan értékelik, esetlegesen támadják a közlekedési csomópont és útszakasz fejlesztését, mivel a munkálatok az átépítés alatt növelik a település megközelítésének idejét vagy esetleg más kivitelezési megoldást tartottak volna célszerűnek.

A kockázat kezelése: jóval a tervezett beruházás előtt több csatornán keresztül tájékoztatni a célcsoportot a közlekedési csomópont előnyeiről, a kivitelezés ütemezéséről és a közlekedési környezet változásáról.

2. Kockázat: a politikai szereplők negatívan értékelik, támadják a közlekedési csomópont megépítését, annak költségeit, a kivitelezés ütemezését, sebességét és módját.

A kockázat kezelése: a megfelelő szereplők bevonása a projekt előkészítésébe, illetve a kommunikációs tervnek megfelelő kommunikáció biztosítása.

22. ábra: Kockázatmenedzsment mátrix

Kockázatmenedzsment mátrix							
A bekövetkezés valószínűsége	5	Majdnem biztos 51–100%	5	10	20	35	50
	4	Valószínű 26–50%	4	8	16	28	40
	3	Közepes valószínűségű 16–25%	3	6	12	21	30
	2	Nem valószínű 6–15%	2	4	8	14	20
	1	Ritka 1–5%	1	2	4	7	10
			1	2	4	7	10
			Nagyon kicsi	Kicsi	Közepes	Magas	Nagyon magas
			Következmény hatása				

Forrás: GANTT.HU (GANTT, 2021)

23. ábra: A projekt kockázati típusai és értékelésük

A kockázat megnevezése	Bekövetkezés valószínűsége	A projektre gyakorolt hatása	Összesítésben
<b>Adminisztratív jellegű kockázat</b>			
A szükséges hatósági eljárások nagymértékben lassíthatják a kivitelezés idejét	5	4	20
A közbeszerzési eljárások sikertelensége gátolhatja a határidők teljesítését.	3	10	30
A források nem megfelelő időben és ütemezésben történő kifizetése (pályázat esetén: lehívása) lassíthatja a megvalósítást.	2	4	8
<b>Műszaki kockázat</b>			
Nem megfelelő minőségű előkészítésből származó kockázatok	3	7	21

A műszaki feladatok tervezési, kivitelezési hibáiból adódóan a tervezés/kivitelezés kockázatai.	4	7	28
Gépek, eszközök meghibásodásai.	1	4	4
<b>Fenntartási kockázat</b>			
A közlekedési csomópont üzemeltetője nem gondolja megfelelően a létesítményt.	3	4	12
<b>Technikai, biztonsági kockázatok</b>			
A kivitelezési fázisban nem tartják be a megfelelő balesetek elkerülését biztosító védelmi rendszerekre vonatkozó biztonsági előírásokat.	3	10	30
A lakosság nem kap megfelelő tájékoztatást a közlekedési csomópont kialakítása és elkészülte után a megfelelő forgalomtechnikai tudnivalókról.	2	2	4
<b>Ökológiai kockázat</b>			
A kivitelezés és üzemeltetés során nem a kivitelező és üzemeltető nem helyez hangsúlyt a környezetterhelés csökkentésére	4	2	8
Ökológiai kockázatok jelenhetnek meg a térségben élő flóra és fauna tekintetében	2	4	8
<b>Politikai kockázat</b>			
A térségben élők negatívan értékelik, esetlegesen támadják a közlekedési fejlesztést, mivel a munkálatok az átépítés alatt növelik a település megközelítésének idejét vagy esetleg más kivitelezési megoldást tartottak volna célszerűnek.	2	4	8
A politikai szereplők negatívan értékelik, támadják a közlekedési csomópont megépítését, annak költségeit, a kivitelezés ütemezését, sebességét és módját.	4	4	16

Forrás: saját szerkesztés

## 5. Helyzetértékelés, konklúziók

Mezőhegyes hátrányos helyzetű térségben elhelyezkedő, romló demográfiai helyzetben lévő kisváros Békés megye déli részén. Természeti, gazdasági helyzetét tekintve kimagasló értékekkel bír. Egy olyan település, melyet több ezer hektár kiváló minőségű termőföld határol. E földterület jelentős részén szántóföldi növénytermesztés folyik, melyet az utóbbi időben egyre inkább kiegészítenek vetőmag-feldolgozással is. Az állattenyésztés, ezen belül is a tejelő szarvasmarha tartása, a sportló tenyésztés és minimálisan a sertés- és juhtartás szintén jelentős bevételforrás. A térség élete többnyire az elmúlt évtizedekben egyetlen, több, mint 500 főt foglalkoztató vállalat vagy vállalatcsoport életéről, működéséről szól, ami mellett még néhány 10 főt foglalkoztató kisvállalkozás működik a településen.

Az elmúlt évek a megújulásról szóltak, mivel a meghatározó foglalkoztató (Nemzeti Ménesbirtok és Tangazdaság Zrt.) gyorsütemű állami forrásbevonásai mind épületfelújításokban, mind funkciófejlesztésben jelentős mértéket értek el. Ennek következtében jelentősen nőtt a szervezet hatékonysága, megítélése is. A legjelentősebb adófizetőként meghatározó a térség kulturális, gazdasági és térformáló tekintetében is. A folyamatban lévő beruházások jelentős számú turistát vonzottak és a megújuló szálloda reményt ad arra vonatkozóan, hogy megújulhat a turisztikai attrakciók sora. Felújításra kerültek a meghatározó majorok és az azokhoz vezető úthálózat, a központi ménesudvar, középiskola és a tehenészet épületegyüttese is.

E fejlesztések a város életét jelentősen megváltoztatták. A helyi munkalehetőségek főként annak függvényében fognak megjelenni, hogy a vállalkozók képesek lesznek-e Mezőhegyesen kialakítani a feldolgozóipari kapacitást, a turisztikai iparág el tud-e indulni és kialakul-e szinergikus előnyöket felvonultató rendszer a térségben.

Mind a belterületi úthálózat fejlesztése, mind a Csanádpalota irányába elindult útfejlesztés azt a célt szolgálja, hogy Mezőhegyes végre az úthálózat szintjén is elérje azt a méltó szintet, melyet a múltban betöltött szerepe által megérdemel.

## 6. Fejlesztési javaslatok

Mezőhegyes a helyi szolgáltatások fejlesztésével, a turisztikai attrakciók kiépítésével és jelentősebb marketinggel, minőségi szálláshely-szolgáltatásokkal egy olyan ékszerdobozzá válhatna, mely példaértékű lenne az Alföldön.

A jelenlegi Európai Unió fejlesztési ciklus adta lehetőségek kihasználása fontos feladat a város számára, hiszen több ponton is lehetségesek olyan beruházások, amelyek a város gazdaságát hivatottak fellendíteni. Ugyanakkor ez nem csak a városvezetés feladata, hiszen megannyi vállalkozásfejlesztési forrás érhető el a KKV-k számára.

A városnak szükséges újragondolni a stratégiáját, kapcsolatait, lehetőségeit – mik azok a lehetőségek, amelyek a leghamarabb fordulnak át rentábilis, gazdaság serkentő tevékenységbe. A költségvetés optimalizálása és a különböző önkormányzati intézmények kapacitáshiány miatti fenntartása átgondolandó, költségátcsoportosítással – például célzott oktatás, fejlettebb egészségügyi-szociális ellátás – eredményesebb városvezetés hozható létre.

Mindemellett a vállalkozási környezet felfrissítése is szükséges, további alternatívák figyelembevételével. A helyi vállalkozásokat akár támogatásokkal, adókedvezményekkel vagy munkahelyteremtő támogatásokkal lehet inspirálni a bővülésre, valamint akár további befektetők, új vállalkozók számára vonzóvá tenni a várost.

Természetesen szükséges a meglévő gazdasági szereplőket, kiváltképp a mezőgazdasági tevékenységet támogatni, előállító- és feldolgozóipar meghonosításával, illetve akár annak hagyományos, „önellátó” művelési formájának visszaállítása is opció lehet.

Az elsődleges átfogó cél a város gazdasági teljesítményének növelése, a versenyképesség javítása és a foglalkoztatással, munkahelyteremtéssel kapcsolatos gazdaságfejlesztési elképzelések egybeolvasztása figyelembe véve Mezőhegyes jelenlegi gazdasági helyzetét és a jövőképpen megfogalmazott elképzeléseit.

### **Munkaerő**

Mezőhegyes ipari és termelő kapacitásai viszonylag jól felszívják az aktív munkavállalókat, de sajnos még így is országos átlag alatti a foglalkoztatottság. Sajnos az alacsony szakképzettségű munkaerő és a munkaerő alacsony létszáma, még mindig főképp az agrár szektorban való elhelyezkedést teszi lehetővé. A településen működő egyetlen nagyobb foglalkoztató is ebben a profilban keres képzett munkaerőt.

Mezőhegyes város fejlesztésében kiemelkedő és meghatározó a Mezőhegyesi Ménesbirtok és Tangazdaság Zrt. jelenléte, mivel a legjelentősebb munkáltató a térségben. A több, mint 30 milliárd forintos forrásbevonásával olyan fejlesztéseket határoz meg, melyek a térség munkaminőségét és a település élhetőségét támogatják.

### **Tőke**

Csak úgy, mint az országban jellemzően az önkormányzatoknak, Mezőhegyes Város Önkormányzatának sincs jelentős befolyása a vállalkozások tőkeállományának növelésére, pedig a tapasztalat azt mutatja, hogy a településen és körzetében lévő vállalkozásoknak folyamatosan szüksége lenne tőkebevonásra. Ebből kifolyólag szükséges a közvetítő intézményekkel (KVAOSZ, HIPA, stb.) való jó kapcsolatok ápolása, a tájékozottság biztosítása, annak érdekében, hogy az érdeklődőket és a gazdasági szereplőket helyi szinten megfelelő információkkal tudják ellátni. Ugyanilyen fontos, hogy folyamatosan épülni, terjeszkedni tudjanak a vállalkozások, ehhez pedig az kell, hogy a helyi építési szabályozás jól reagáljon vállalkozások építési, beruházási igényeire.

A beruházások fontosságát akképp szükséges megtervezni, hogy mindamelllett, hogy növelje a gazdasági versenyképességet, figyelni kell arra, hogy a település élhető maradjon, illetve növelni szükséges a meglévő zöld területeket is. Az új meghonosítandó technológiákat környezetkímélő és innovatív módon, a zöld mezős területeket kímélve kell integrálni a meglévő termelési rendszerekkel. Mindemelllett a fenntarthatóságra is koncentrálni kell, hogy a meglévő környezeti állapot megőrizhető maradjon, annak érdekében, hogy a beruházásoknak legyen ideje sokszorozniuk a megtérülést, valamint megmaradhassanak a természeti kincsek. (Békés Megyei Vállalkozási és Fejlesztési Nonprofit Kft., 2017)

## **Mezőgazdaság**

Tekintettel arra, hogy a mezőgazdaság Mezőhegyes vonatkozásában egy meghatározó jelentőségű húzóágazat, ennek fejlesztése érdekében tovább kell erősíteni az együttműködést az érintett szereplőkkel (gazdálkodókkal) a barna mezős, alulhasznosított területek hasznosítása, illetve újrahasznosítása érdekében. Az eredményes és modern mezőgazdasági tevékenység folytatásához nélkülözhetetlen az öntözési rendszerek fejlesztése és elterjedésük elősegítése, ebben a vonatkozásban is lehetne támogatni, ösztönözni a gazdálkodókat.

## **Technológia<sup>1</sup>**

A technológia tárgyi feltételeinek biztosítása csupán forrás kérdése, illetve függvénye. Célszerű ösztönözni mind a munkáltatókat a fejlesztésekre, mind a munkavállalókat az új technológiák elsajátítására annak érdekében, hogy a fejlődésben a település ne maradjon le.

A technikai és technológiai fejlesztések előrehaladása és a szakképzett munkaerőhiányból fakadóan a gazdaság fejlesztése főként gépesítés és automatizálás útján történhet. Ennek rövidített és a köznyelvben használt megnevezése: IKT eszközök, azaz információs és kommunikációs technológiai eszközök alkalmazása. Ilyen típusú eszközök alkalmazásával, csökkenthetők a termelési folyamatok munkaerő igényei, ugyanakkor növelhetők a munkaerővel szemben támasztott szakképzettségi elvárások. Fontos, hogy a város településfejlesztésével foglalkozó stábjá vagy menedzsmentje segítse a megfelelő szakemberek

---

<sup>1</sup> definíció: *eljárások és módszerek összessége, amellyel egy cél mindig egységes sikerrel elérhető, egy termék elkészíthető, szolgáltatás nyújtható*



megtalálását a lakosság és a vállalkozások igényeinek felmérésével. E folyamatban segítséget nyújthatnak a térségben működő szakképző vagy felsőoktatási intézmények.

A technológia hasznosításában célszerű volna az okos város projekteket megismerni és a jó gyakorlatokat hasznosítani. Számos olyan példa van, amikor egy kisváros kiemelkedett és olyan technológiai megoldásokat alkalmazott, melyek startupoknak adtak alapot és a későbbiekben jelentős bevételi forrást nyújtottak a településnek.

## Információ

A települések, kisvárosok számára az internet - mint információ közvetítési csatorna - alkalmazása ma már nélkülözhetetlen a hatékony és gördülékeny gazdasági folyamatokhoz. Mára az információ rendkívül gyors terjedése egyaránt fontos a lakosság és a vállalkozások számára is, hiszen ezáltal minőségi szolgáltatásokat (pl. online időpont foglalási rendszer) és naprakész tájékoztatást biztosíthat az önkormányzat. Az önkormányzat részéről ezt a fejlesztést célszerű erősíteni, míg az emberek egymáshoz való kapcsolatát rendezvényekkel, szociális programokkal célszerű támogatni. (OetU Kft., 2016)

24. ábra: Mezőhegyes, Békéscsaba és Gyula elérhető szolgáltatásai

	Mezőhegyes	Békéscsaba	Gyula
Lakosság (fő; 2021)	4852	58517	29854
Szórakozási lehetőség	kevés	van	van
Kulturális intézmények	van	sok	van
Étterem és kávézó	kevés	van	van
Szálláshelyek	kevés	van	van
Középiskola	van	van	van

Forrás: KSH és saját kutatás

Ahhoz, hogy a város valóban egy jól működő, sikeres település legyen, a lakóinak is ezt kell tükröznie, ami az ő megelégedettségükkel érhető el.

Szükség van továbbá arra, hogy olyan kezdeményezések szülessenek, amelyek a város jó pozícionálását szolgálják. Ilyen lehet például a turisztikai szereplők hálózatának összekapcsolása, a helyi alapanyagokból készült ételek bemutatása vagy az ipari és mezőgazdasági üzemekbe tervezett gyárlátogatások attrakcióvá fejlesztése. Ezek az alapok később továbbfejleszthetőek és például a turizmust is rájuk lehet építeni.

## Infrastruktúra

A közlekedésbiztonság fokozása érdekében szükséges a keresztező utak csomóponti ágainak felülvizsgálata, aminek célja eldönteni azt, hogy az elsőbbségi viszonyok a mai táblával szabályozott módja maradjon, vagy változzon. Csomóponti előrejelzés szükséges, nem csak

táblával, de villogó lámpával is. A közút közlekedésre alkalmas felületének szilárd burkolata 10-12 méter között mozog, az osztályozó sávok beszámításával együtt.

A gyalogos és kerékpáros közlekedés, csomóponti átkelés biztonságát szavatoló műszaki megoldások betervezése szükséges, aminek alapfeltétele a közvilágítás felülvizsgálata, a megfelelő megvilágítás biztosítása.

A fejlesztés tervezési fázisában egyeztetni szükséges a NIF Zrt.-vel annak érdekében, hogy a 4444 és a 4434-es utak jövőbeli fejlesztésével kapcsolatos igényekhez a tervdokumentációban foglaltak illeszkedni tudjanak. Egyeztetésre van szükség az érintett telektulajdonosokkal, kereskedelmi egységekkel, valamint minden releváns féllel.

A fejlesztési igény a körforgalom tekintetében nem kérdéses, hiszen a Battonya irányából és Mezőkovácsháza irányából a településre érkezők mindannyian használják e csomópontot és áthaladnak rajta.

## **Környezetvédelem**

A környezetvédelmi előírásokat az építés teljes időtartama alatt maradéktalanul be kell tartani, annak során pedig zaj, por és káros anyag hatástényezőkkel kell számolni. A hatásviselők az alábbiak:

- a tervezési területen és a környezetben élő növényzet, állatvilág és a lakosság, valamint
- a talaj és a levegő.

A munkafolyamatokat úgy kell megválasztani, hogy a hatások minimalizálva legyenek, a munkavégzéshez jó állapotú, korszerű gépek és technológia alkalmazása javasolt. A kivitelezés során termelődött hulladékot osztályozva kell gyűjteni, dokumentáltan; elhelyezéséről pedig a megbízóval egyeztetett módon kell gondoskodnia. A bontott anyagok és hulladékok kezelése az alább felsorolt jogszabályok szigorú betartása mellett lehetséges:

- 1995 évi LIII. tv. és módosításai (Környezetvédelem általános szabályai)
- 2016. évi CL. törvény a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól
- 2012. évi CLXXXV. törvény (a hulladékról) 225/2015. (VIII. 7.) kormányrendelet a veszélyes hulladékkal kapcsolatos tevékenységek végzésének feltételeiről
- 309/2014 (XII. 11.) kormányrendelet a hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről
- 318/2013. (VIII.28.) Korm. rendelet a hulladéklerakási járulék megfizetéséről és felhasználásának céljairól
- 45/2004. (VII.26.) BMKvVM rend. (Építési és bontási hulladékok)
- A hulladékjegyzékről szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet

## **7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások**

Célunk, hogy egy olyan jó minőségű csomópont kerüljön kialakításra, mely minden érintett igényeit maximálisan kielégíti és évtizedekig az úthálózat meghatározó részévé válik. A projekt szempontjából a gazdasági, környezeti és a társadalmi igények kielégítésével egy olyan közlekedésbiztonsági struktúra kialakítását célozzuk meg, mely fenntartható módon, biztonságosan és gördülékenyen képes a forgalom átengedésére.

### **7.1. Gazdasági hatások**

A térség életében meghatározó fejlesztések kezdődtek el. A Nemzeti Ménesbirtok és Tangazdaság Zrt. több, mint 30 milliárd forintos állami támogatásból egy olyan folyamatot indított el, mely a szervezet több ágazatát érintette. Kezdve a tehenészeti telep felújításától, a hotel és a környező épületrendszerek felújításán át a vetőmagüzem megvételén és felújításán keresztül egészen az úthálózat fejlesztéséig és a középiskola 21. századi megújításáig. E változások jelentős hatást gyakorolnak a környezetre és a környező vállalkozásokra is. A folyamathoz szükséges több rá- és felvezető út felújítása is, melyhez kapcsolódóan a helyi vállalkozások fejlődését, a turisztika és a szolgáltató iparág iránti jelentősebb érdeklődés jelenik meg. E gazdasági hatásokat erősíteni fogja a felújított Nonius Hotel.

A város közúti közlekedési elérhetőségére feltehetően hatással lesz majd a Szegedet Debrecennel összekötő 2x2 sávú gyorsforgalmi hálózati elem (M9), ennek megvalósíthatósági tanulmánya 2021. elején készült el. Másik fontos elképzelés a határmenti együttműködés közúthálózati fejlesztéssel történő javítása.

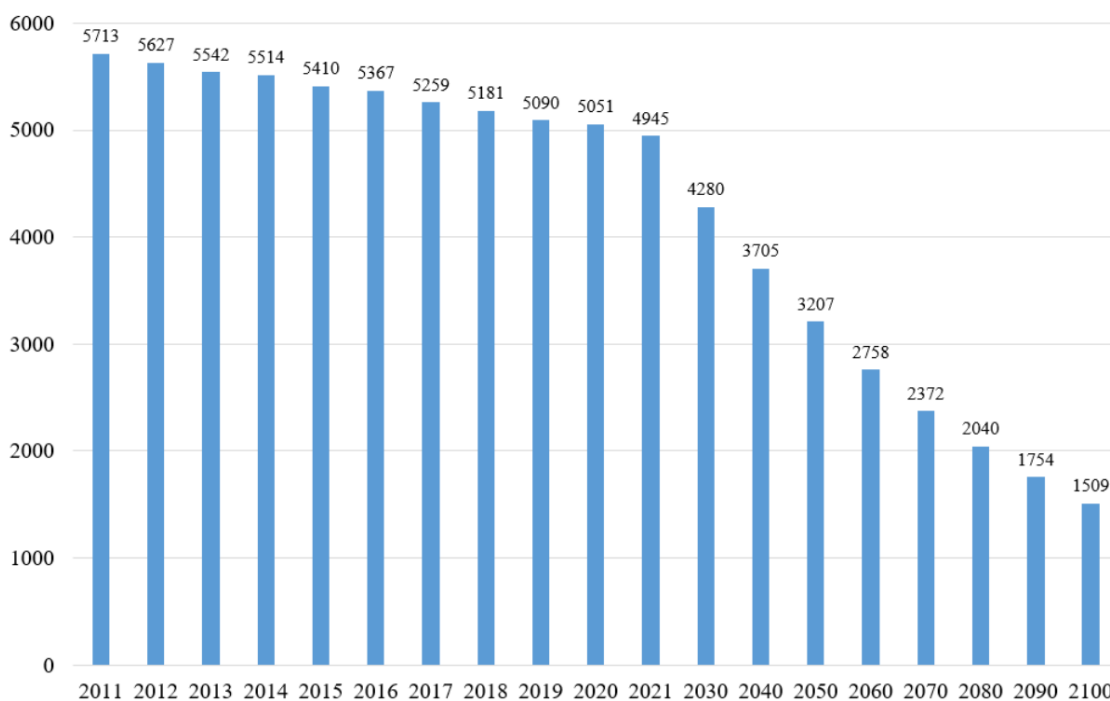
### **7.2. Társadalmi hatások**

E közlekedési csomópont tekintetében az elvárás szerint egy biztonságosabb és átláthatóbb közlekedési csomópont jön létre. A demográfiai trendek alapján a lakosság szám alakulása sajnos csökkenő tendenciát mutat. Reményeink szerint e trend megfordul, de ennek ellenére a Románia és Magyarország közötti gazdasági folyamatok és a munkavállalók szabad mozgása miatt is várható, hogy mind a munkaerőt, mind a turisztikai célokat érintő vándorlás, közlekedés fel fog erősödni.

A környező nagyobb településekre, úgymint Gyula, Makó, Orosháza, Tótkomlós történő elingázás, a jobb infrastruktúrának köszönhetően erősödni fog, Románia felé pedig Arad, Nagyvárad jelenti a mozgatórugót. Amennyiben integrálódik a gazdasági-társadalmi tér, úgy van egyre nagyobb szükség a gyors forgalmi megoldásokra. Lokális igényeket tekintve a közlekedési csomópont felé történő társadalmi elvárás a kevesebb baleset, gyorsabb átkelés a

csomóponton, biztonságosabb kerékpáros, motoros, személy-, teher- és mezőgazdasági jármű forgalom.

25. ábra: Mezőhegyes demográfiai helyzetének alakulása (2011-2100, fő)



Forrás: Belügyminisztérium adatai alapján provizórikus becslés

### 7.3. Környezeti hatások

A környezeti hatások közül témánk kapcsán a legveszélyesebb a levegő szennyezésének kérdése, hiszen a levegő minőségét főként a közlekedés, (időszakosan) a lakossági fűtés és az ipari tevékenységek szennyezései befolyásolják. Mezőhegyes vonatkozásában leginkább a mezőgazdasági munkák miatt időszakosan nagyobb lehet a por terhelés is, az allergén gyomnövények pollenterhelést is okozhatnak, valamint az állattenyésztésből eredő melléktermékek kezelésére is kiemelt figyelmet kell fordítani.

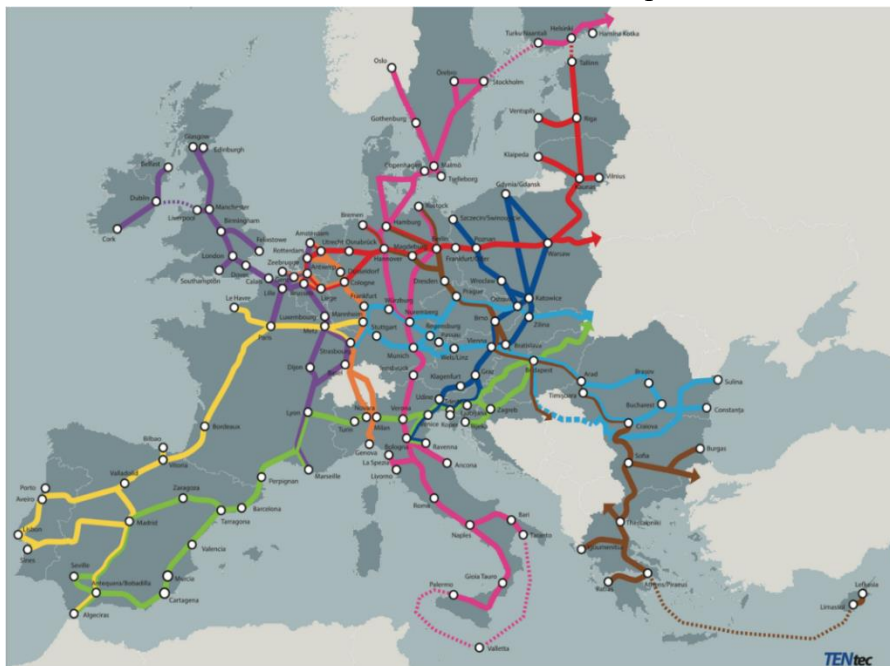
A környezeti hatások tekintetében - az élővilág, vízbázis, talajterhelés szempontjából - elmondható, hogy a megépítendő közlekedési csomópont csökkenti a környezetterhelést, mivel a gépjárműveknek nem szükséges a korábbi mértékre lelassítania és így az indulásból származó légköri terhelés csökken. Amennyiben a jövőben az elektromos meghajtású autók dominálnának, úgy e terhelés szintén megjelenik, csak térben eltolva más területen, ahol ezt a mennyiségű energiát meg kell termelni. A tervezett csomópont kiépítése szempontjából minimális termőföld-elvonás történik a térségben, de lényeges környezeti károsodás nem valósul meg.

## 7.4. Határon átnyúló hatások

A Transz-Európai hálózatok (TEN, azaz Trans-European Network) alapelveit 1989-ben fogadták el, majd nem sokkal később, 1992-ben fektették le annak jogi alapját a Maastrichti szerződésben, ezzel definiálva a leglényegesebb infrastrukturális területet, aminek egyik eleme a TEN-T, vagyis a transzeurópai közlekedési hálózat. Ez az Európai Unió tagállamainak területén húzódó infrastruktúra-hálózat, ami a távolsági személy- és teherforgalom gerincét alkotja, egységes rendszerbe foglalva. A közúti hálózat mellett a vasúti hálózat bizonyos részeit, a hajózásra alkalmas belvízi útvonalakat, valamint a jelentősebb repülőtereket, folyami és tengeri kikötőket tartalmazza (KSH, 2013).

Az Interreg V-A Románia-Magyarország Program megvalósítása alapvetően 2014-2020 között kerül sor, aminek elsődleges célkitűzése, hogy a határ mindkét oldalán, annak közelében lévő szervezetek és az ott élők számára jobb életkörülményeket biztosítson, az Európai Regionális Fejlesztési Alap finanszírozásával, valamint a két tagállam társfinanszírozásával kiegészülve. A Program összesen hat prioritástengelyt határoz meg, ebből a második prioritás köthető közvetlenül jelen projekthez, amiben a „Fenntartható határon átnyúló mobilitás fejlesztése és a szűk keresztmetszetek megszüntetése”, mint hosszútávú cél jelenik meg. A trendeket vizsgálva látszik, hogy a mobilitási igény mindkét országban nőni fog, akár a közúti közlekedést, akár a kerékpáros közlekedést nézzük, így azt magas színvonalon tudja kiszolgálni e fejlesztés; valamint a határt átlépő fenntartható közlekedési módot választó utasok aránya is növekedhet a fejlesztés hatására. (Európai Regionális Fejlesztési Alap, 2021)

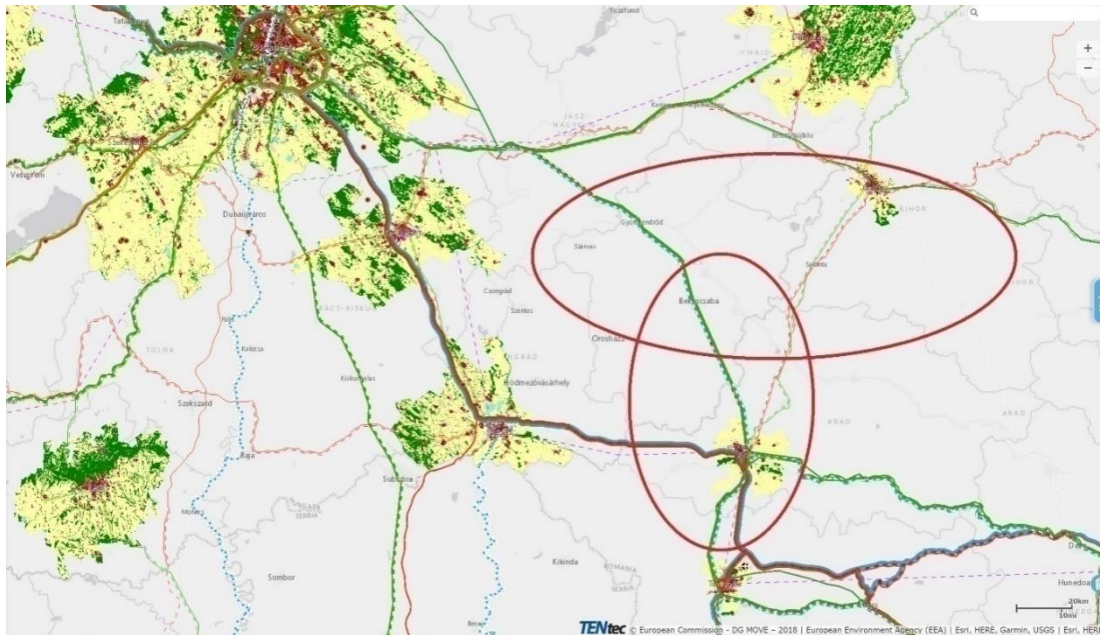
26. ábra: TEN-T hálózatok Európában



Forrás: TEN-T Core Network Corridors (European Commission)



27. ábra: TEN-T útvonalak a projekt érintettsége szempontjából



Forrás: European Commission (European Commission, 2021)

## 7.5. Szinergia

A fejlesztés összhangban van az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepcióval és a Békés Megyei Önkormányzat Békés Megye Integrált Területi Programjával. Mindemellett – területfejlesztés vonatkozásában - főként a következő jogszabályi kötelezettségek vonatkoznak a tervezett infrastrukturális fejlesztésre:

- 2003. évi XXVI. törvény az Országos Területrendezési Tervről (OTrT);
- 218/2009. (X.6.) Korm. rendelet a területfejlesztési koncepció, a területfejlesztési program és a területrendezési terv tartalmi követelményeiről, valamint illeszkedésük, kidolgozásuk, egyeztetésük, elfogadásuk és közzétételük részletes szabályairól;
- 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet a felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken levő települések besorolásáról;
- 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről;
- 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészelekről;
- 2/2002. (I. 23.) KöM-FVM együttes rendelet az érzékeny természeti területekre vonatkozó szabályokról;
- 1222/2011. (VI. 29.) Korm. határozat a gyorsforgalmi- és a főúthálózat hosszú távú fejlesztési programjáról és nagytávú tervéről. (Békés Megyei Önkormányzat, 2014);



## 7.6. Várható eredmények

Hosszú távú eredményként Magyarország és Románia közötti erősebb gazdasági és társadalmi együttműködést várunk el, melynek nyomán a megnövekedett gépjárműforgalom által a térség úthálózata képes kiszolgálni az igényeket.

Gazdasági értelemben a cégek közötti nagyobb együttműködést, a térségbe nagyobb számú betelepülő céget, míg munkaerő szempontjából rugalmasabb, átjárhatóbb és mobilabb humán erőforrást prognosztizálunk. További várható eredmény, hogy a térségi erőforrásokra támaszkodó mezőgazdasági alapú feldolgozóipar fejlődik és a helyi és térségi értékekre alapuló turisztikai attrakciók jobb kihasználásra kerülnek.

## 7.7. Horizontális szempontok érvényesítése

A fenntartható fejlődés, az esélyegyenlőség és a megkülönböztetés-mentesség, valamint a férfiak és nők közötti egyenlőség képezi a három fő horizontális elvet, amelyek az EU politikájának szerves részét képezik. E szempontok közül a fenntartható fejlődés horizontális elve illeszkedik szervesen a projektünkhöz. A projekt során figyelmet kell fordítani a tevékenységek nyomon követésére, jelentésére a program megvalósítási jelentésekben a vonatkozó eljárásoknak megfelelően.

A Vezető Kedvezményezett (Arad Megyei Önkormányzat) elkészíti az esélyegyenlőségre és megkülönböztetés-mentességre vonatkozó kérdőívet, továbbá a környezetvédelmi kérdőívet. A projekt során teljes mértékben betartásra kerülnek a környezetvédelemre vonatkozó határokon átnyúló jogszabályok és bemutatják miként járultak hozzá a fenntartható fejlődéshez.

A projekt eredményeként mind a jelenlegi, mind a jövőbeli generációk igényeinek kielégítésére törekszünk és a jobb életminőségre. Figyelembe vesszük a döntések gazdasági, ökológiai és társadalmi hatásait. Előnyben részesítjük a „zöld megoldásokat” a „szürke megoldásokkal” szemben, a biodiverzitás, zöld infrastruktúra, az ökoszisztéma-szolgáltatások és a NATURA 2000 területek kapcsán.

## 7.8. Módszertan

Helyzetelemzésünkhöz többféle módszertant használtunk. Az elérhető dokumentációk elemzését főként a Békés Megyei Önkormányzat és Mezőhegyes város meglévő adataiból dolgoztuk fel.

A településre vonatkozó adatokat főként a KSH, TEIR, T-STAR és a Belügyminisztérium adatbázisaiban összehasonlító elemzéssel dolgoztuk fel a rendelkezésre álló legfrissebb

információk alapján. A meglévő adatokból 2050. évi időtávban generáltunk provizórikus adatsorokat, melyeket segítséget nyújtottak a trendelemzés számára.

A fejlesztés kockázatainak elemzéséhez a közgazdaságtanban használt kockázatelemzési mátrixot dolgoztuk át a környezeti hatásvizsgálat szempontjainak megfelelően és adaptáltuk a meglévő kutatási anyaghoz.

## Irodalomjegyzék

1995. évi LIII. törvény a környezet védelmének általános szabályairól. ( dátum nélk.).  
<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99500053.tv>.
- 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet. ( dátum nélk.).
- Ángyán, J. (2003). *Digitális Tankönyvtár*. Forrás: Védett és érzékeny természeti területek mezőgazdálkodásának alapjai: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/vedett-erzekeny/ch08s03.html#id727878>
- Barótfi, I. (2021. 05 19). *Környezettechnika*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Digitális tankönyvtár: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>
- Barótfi, I. (2021. 05 19). *Környezettechnika*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Digitális tankönyvtár: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>
- Békés Airport Kft. (2021). *Rólunk*. Forrás: Békés Airport Kft. honlapja: [www.bekesairport.hu](http://www.bekesairport.hu)
- Békés Megyei Önkormányzat. (2011. június). *Békés Megye Területrendezési terve*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Békés Megyei Önkormányzat honlapja: [http://www.terport.hu/webfm\\_send/1817](http://www.terport.hu/webfm_send/1817)
- Békés Megyei Önkormányzat. (2012. 07 27). *Dokumentumok*. Forrás: Békés megye területrendezési terve: <http://www.bekesmegye.hu/onkormanyzat/bekes-megyei-onkormanyzati-hivatal/osztalyok/teruletfejlesztési-es-teruletrendezési-osztaly/teruletrendezés/dokumentumok/>
- Békés Megyei Önkormányzat. (2014). *Békés megye területfejlesztési programja 2014-2020 - Stratégiai program*. Forrás: [http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2015/11/TFO\\_Teruletfejlesztés\\_Program\\_\\_Bekes\\_megye\\_tf\\_program\\_14\\_20\\_strategia\\_i\\_prg.pdf](http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2015/11/TFO_Teruletfejlesztés_Program__Bekes_megye_tf_program_14_20_strategia_i_prg.pdf)
- Békés Megyei Vállalkozási és Fejlesztési Nonprofit Kft. (2017). *Mezőhegyes integrált településfejlesztési stratégiája*. Forrás: Mezőhegyes város honlapja: [https://mezohegyes.hu/pdf/integralt\\_varosfejlesztési\\_strategia.pdf](https://mezohegyes.hu/pdf/integralt_varosfejlesztési_strategia.pdf)
- Békéscsaba Város. (2019. 03 28). *BMJV Önkormányzata Szociális Szolgáltatástervezési Konceptiója 2019-2021*. Forrás: Békéscsaba Város honlapja: [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiS3sm3-eHyAhXQ\\_rsIHY0KAFgQFnoECAyQAQ&url=https%3A%2F%2Fbekescsaba.hu%2Fdownload%2F98%2Fbekescsaba-megyei-jogu-varos-szocialis-szolgaltatastervezesi-konceptioja-2019-2](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiS3sm3-eHyAhXQ_rsIHY0KAFgQFnoECAyQAQ&url=https%3A%2F%2Fbekescsaba.hu%2Fdownload%2F98%2Fbekescsaba-megyei-jogu-varos-szocialis-szolgaltatastervezesi-konceptioja-2019-2)
- Békéscsabai Városfejlesztési Nonprofit Kft. (2016. 12 30). *Békéscsaba Járás Foglalkoztatási Stratégiája 2016-2020*. Forrás: [paktumbekescsaba.hu](http://paktumbekescsaba.hu): [http://paktumbekescsaba.hu/download/TOP-682\\_FoglalkoztatasiStrategia.pdf](http://paktumbekescsaba.hu/download/TOP-682_FoglalkoztatasiStrategia.pdf)
- Botka, M., Pént, M., Szilágyi, G., Salamin, G., & Radvánszki, Á. (2009). *Kézikönyv a területi kohézióról*. NFGM, VÁTI Nonprofit Kft.
- Council of Europe. (2007). Spatial development glossary (bilingual edition):European Conference of Ministers responsible for Regional/Spatial Planning (CEMAT). *Territory and Landscape Series No. 2*, 76.
- ENSZ. (1987). Forrás: "Közös jövőnk" jelentése.
- Építési jog. (2013. 04 22). *Integrált településfejlesztési stratégia*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Építési jog - pontosan, egyszerűen, közérthetően: <https://epitesijog.hu/fogalmak/442-integralt-telepulesfejlesztési-strategia>

- ESZA. (2005. 08 12). *Magyarország célba ér*. Forrás: Horizontális szempontok: [http://eu.esza.hu/filedb//rendezvenyek/utolagos/354\\_2005/060517\\_moninfo/13\\_horizontalis\\_szempontok\\_k\\_peldak.pdf](http://eu.esza.hu/filedb//rendezvenyek/utolagos/354_2005/060517_moninfo/13_horizontalis_szempontok_k_peldak.pdf)
- Európai Regionális Fejlesztési Alap. (2021). Forrás: Prioritási tengelyek: <https://interreg-rohu.eu/hu/prioritasi-tengelyek/>
- European Commission. (2021). Forrás: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>
- EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft. (2021. január). *Békés Megyei Önkormányzat*. Forrás: Békés Megye Területfejlesztési Konceptiójának Területi Hatásvizsgálata 2021-2027: [http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2021/06/tfk\\_teruleti\\_hatasvizsgálata\\_2021-27.pdf](http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2021/06/tfk_teruleti_hatasvizsgálata_2021-27.pdf)
- GANTT. (2021). *GANTT.HU*. Forrás: Kockázatelemzés és kockázatmenedzsment folyamata: <https://gantt.hu/kockazatelemzes-es-kockazatmentedzsment-folyamata/>
- HRporta. (2021). *HRporta*. Forrás: Szinergia: <https://www.hrportal.hu/jelentes/szinergia.html>
- IBM. (2021). Forrás: Kínálat és kereslet elemzése: <https://www.ibm.com/docs/hu/tririga/10.5.0?topic=planning-supply-demand-analysis>
- László, M., & Pap, N. (2007). Területfejlesztés a gyakorlatban. In N. Pap, *Területfejlesztés* (old.: 193). Pécs: Lomart Kiadó.
- Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: TEN (Transzeurópai Hálózatok): <http://www.terport.hu/fogalomtar/ten-transzeuropai-halozatok>
- Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: Települések - Általános információk: <http://www.terport.hu/telepulesek/altalanos-informaciok>
- Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: Természeti kockázat / Természeti veszély / Természeti katasztrófa: <http://www.terport.hu/fogalomtar/termeszeti-kockazat-termeszeti-veszely-termeszeti-katasztrofa>
- Lechner Tudásközpont. (2021). *Dokumentációs Központ*. Forrás: Településrendezési fogalmak: <https://www.e-epites.hu/dokumentacios-kozpont/fogalmak>
- Mezőhegyes Város Önkormányzata. (2009). *Integrált városfejlesztési stratégia*. Forrás: Mezőhegyes város honlapja: [http://www.terport.hu/webfm\\_send/3764](http://www.terport.hu/webfm_send/3764)
- Mezőhegyes Város Önkormányzata. (2020). *Mezőhegyes Város Önkormányzat Képviselő-testületének gazdasági programja*. Forrás: Mezőhegyes város honlapja: [https://mezohegyes.hu/pdf/gazdasagi\\_program\\_2020-24.pdf](https://mezohegyes.hu/pdf/gazdasagi_program_2020-24.pdf)
- Nemzeti Fejlesztési Ügynökség. (2008. július). Forrás: Útmutató megvalósíthatósági tanulmány: <https://www.palyazat.gov.hu/download.php?objectId=14810>
- Nemzeti Jogszabálytár. (2020. 05 05). Forrás: 1/2014. (I. 3.) OGY határozat: <https://njt.hu/jogszabaly/2014-1-30-41.3>
- Nemzeti Ménesbirtok és Tangazdaság Zrt. (2020. 03 18). *A Mezőhegyes – Megyehatár kerékpárút-hálózat fejlesztése*. Forrás: MNemzeti Ménesbirtok és Tangazdaság Zrt. honlapja: <https://mezohegyesbirtok.hu/a-mezohegyes-megyehatar-kereparut-halozat-fejlesztese/>
- OetU Kft. (2016. 11 18). *Komárom város honlapja*. Forrás: Megalapozó javaslatok terület- és településfejlesztési tervek készítéséhez: <http://mail.komárom.hu/varostervek/V%C3%81ROSTERVEK/02%20V%C3%81ROSFEJLESZT%C3>

%89S/01%20TELEP%C3%9CL%C3%89SFEJLESZT%C3%89SI%20KONCEPCI%C3%93/Megalapoz%C3%B3%20dokumentumok/Megalapoz%C3%B3%20Javaslatok.pdf

ProMan Consulting. (2019. 10 31). *SWOT elemzés: jelentése, lényege, elkészítése – konkrét példákkal!* Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: ProMan Consulting: <https://promanconsulting.hu/swot-elemzes/>

Selemoncsák, F. (2014). *BMJV Környezetvédelmi Programja*. Forrás: Békéscsaba Város honlapja: <https://docplayer.hu/1203147-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-kornyeztvedelmi-programja.html>

Tér és Terület Bt. (2009. augusztus). *Mezőhegyes város fejlesztési koncepciója - vizsgálat*. Forrás: Mezőhegyes város honlapja: [https://mezohegyes.hu/pdf/telepules-rendezesi-terv/fejleszt\\_si%20koncepti\\_/MHFK-vizsg\\_lat.pdf](https://mezohegyes.hu/pdf/telepules-rendezesi-terv/fejleszt_si%20koncepti_/MHFK-vizsg_lat.pdf)

*Új Magyarország Fejlesztési Terv Magyarország Nemzeti Stratégiai Referenciakerete 2007–2013 Foglalkoztatás és növekedés.* ( dátum nélkül.). Forrás: [http://pik.elte.hu/file/\\_j\\_Magyarorsz\\_g\\_Fejleszt\\_si\\_Terv\\_\\_\\_MFT\\_.pdf](http://pik.elte.hu/file/_j_Magyarorsz_g_Fejleszt_si_Terv___MFT_.pdf)

Ujvári, M. (2013. 06 26). *Célcsoport meghatározás. Mi az a célcsoport és miért fontos?* Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Sikermarketing - honlaptervezés és marketing: <https://www.sikermarketing.hu/celcsoport-meghatározas-mi-az-a-celcsoport-es-miert-fontos/>

ÚT-TESZT Kft. (2020. 12 18). *Debrecen - Békéscsaba új közúti összeköttetés tanulmányterv, környezeti hatásvizsgálat elkészítése, valamint közreműködés a hatósági engedélyek megszerzésében*. Forrás: Körösladány város honlapja: [https://www.korosladany.hu/dokumentumok/fooldal/autopalya/E\\_01.01\\_T\\_V01\\_v.pdf](https://www.korosladany.hu/dokumentumok/fooldal/autopalya/E_01.01_T_V01_v.pdf)

Wolters Kluwer. (1996). *Hatályos jogszabályok*. Forrás: 1996. évi XXI. törvény a területfejlesztésről és a területrendezésről: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99600021.tv>

Wolters Kluwer. (2005. 12 25). *Törvények és OGY határozatok*. Forrás: 97/2005. (XII. 25.) OGY határozat: <https://mkogy.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a05h0097.OGY>

**Projekt cím:** ROHU 444 - A magyar-román határmenti térség közösségeinek TEN-T infrastruktúrához való összekapcsolása

**Felelős kiadó:** Békés Megyéért Vállalkozásfejlesztési Alapítvány

**Megjelenés dátuma:** 08/2021

A projektet az Európai Unió támogatja, az Európai Regionális Fejlesztési Alap által, Románia és Magyarország társfinanszírozásával.

**Jelen anyag tartalma nem feltétlenül tükrözi az Európai Unió hivatalos álláspontját.**



## Mellékletek

A vizsgált csomópont légi felvételei

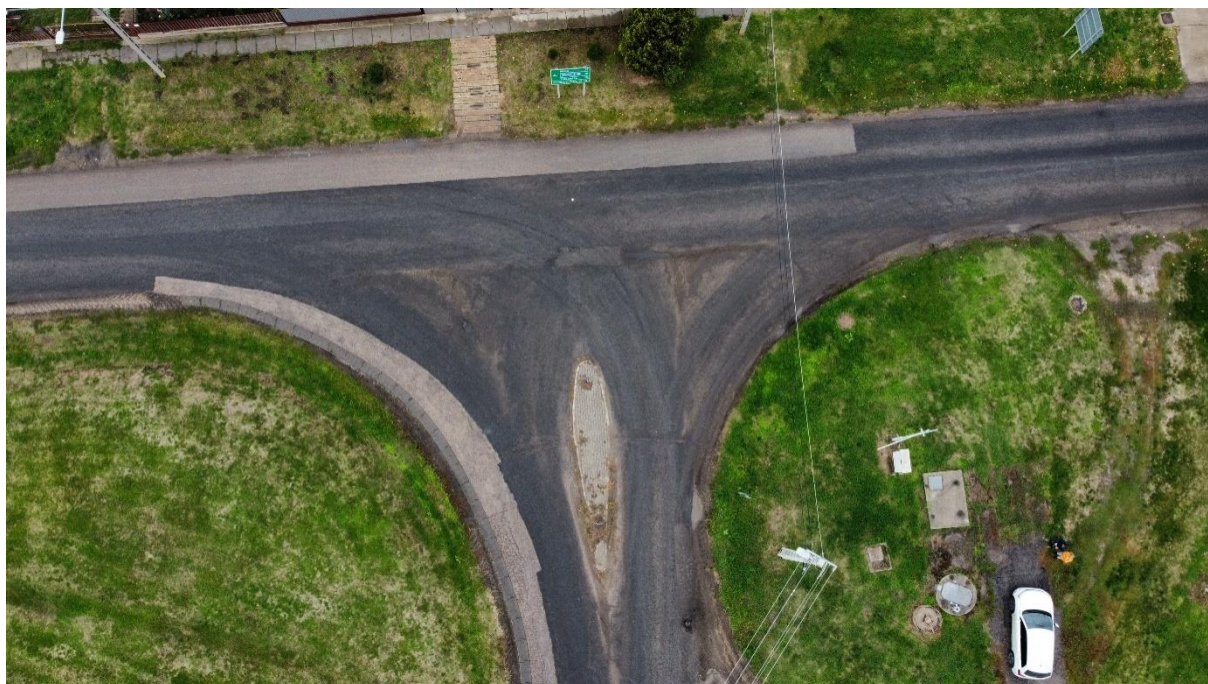


Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.





Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.





Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.